
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 9

CINQUIÈME SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1900



VOLUME XXXIV

Voir aussi la liste numérique, page 5.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA

CINQUIÈME SESSION, HUITIÈME PARLEMENT, 1900.

A

B

C

☞ Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangés par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

CONTENU DU VOLUME 1.

(Ce volume est relié en deux parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice terminé le 30 juin 1899. Présenté (en partie) le 6 février 1899, par l'hon. W. S. Fielding. Présenté (en partie) le 27 février 1900. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 2.

2. Comptes Publics du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899. Présentés le 5 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding. .... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

2*a*. Estimations des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1901. Présentées le 27 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

2*b*. Estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1900. Présentées le 1er mai 1900, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

2*c*. Estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1900. Présentées le 15 mai 1900, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

2*d*. Estimations supplémentaires additionnelles des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1900. Présentées le 22 mai 1899, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

2*e*. Le budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1901. Présenté le 26 juin 1900, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

2*f*. Budget supplémentaire additionnel des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1901. Présenté le 10 juillet 1900, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

3. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1899. Présentée le 4 mai 1900, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

3*a*. Rapport des dividendes restant impayés, et des montants ou balance non réclamés depuis cinq ans ou plus, avant le 31 décembre 1899, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 29 mai 1900, par l'hon. W. S. Fielding.... ..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 3.

4. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1899. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

4*a*. Relevés préliminaires des affaires des compagnies d'assurances sur la vie, au Canada, pour l'année 1899. Présentés le 29 avril 1900, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 4.

5. Rapport du département du Commerne pour l'exercice expiré le 30 juin 1899. Présenté le 6 avril 1900, par l'hon. J. Sutherland... . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 5.

6. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899. Présentés le 27 février 1900, par l'hon. W. Paterson.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 6.

7. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899. Présentés le 26 février 1900, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

7*a*. Inspection des poids et mesures, gaz et éclairage électrique, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899. Présentée le 26 février 1900, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

7*b*. Falsification des substances alimentaires, pour l'année expirée le 30 juin 1899. Présentée le 26 février 1900, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

8. Rapport du Ministie de l'Agriculture de la Puissance du Canada, pour l'année expirée le 31 octobre 1899. Présenté le 15 mai 1900, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8*a*. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour l'année 1898. Présenté le 29 mai 1900, par l'hon. A. S. Fisher...... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 7.

8*b*. Statistique criminelle pour l'année 1899. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

8*c*. Rapport sur les archives du Canada 1899. Présenté le 1er juin 1900 par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 8.

9. Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics, pour l'exercice clos le 30 juin 1899. Présenté le 17 mai 1900, par l'hon. W. Mulock.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10. Rapport annuel du Ministre des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899. Présenté le 2 mai 1900, par l'hon. A. G. Blair.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 9.

11. Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'année expirée le 30 juin 1899. —Marine. Présenté le 7 mars 1900, par sir Louis Davies.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11*a*. Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899. —Pêcheries. Présenté le 12 mars 1900, par sir Louis Davies.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11*b*. Rapport des Commissaires du havre, etc., 1899.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 10.

12. Rapport du Directeur général des Postes, pour l'année expirée le 30 juin 1899. Présenté le 28 avril 1900, par l'hon. W. Mulock............*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour 1899. Présenté le 1er mai 1900, par l'hon. J. Sutherland.......... ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 11.

13*a*. Rapport sommaire de la Commission Géologique pour l'année 1899. Présenté le 5 juillet 1900, par l'hon. J. Sutherland ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session-*

14. Rapport annuel du département des Affaires des sauvages, pour l'année expirée le 30 juin 1899. Présenté le 28 mars 1900, par l'hon. J. Sutherland.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

14*a*. Relevé supplémentaire des récoltes pour l'année terminée le 31 décembre 1899.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 12.

15. Rapport du commissaire de la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1898. Présenté le 10 mai 1900, par sir Wilfrid Laurier.. .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16. Rapport du Secrétaire d'Etat pour 1898. Présenté le 27 mars 1899, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16*a*. Liste du Service Civil du Canada, 1899. Présentée le 12 avril 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

16*b*. Rapport du Bureau des Examinateurs du service civil, pour l'année 1899. Présenté le 2 mai 1900, par sir Wilfrid Laurier...... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*c*. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 30 juin 1899. Présenté le 5 juin 1900, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 1er février 1900, par l'hon. Orateur ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 13.

18. Rapport du Ministre de la Justice sur les Pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1899. Présenté le 1er mai 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

18*a*. Etat relatif à la position prise par le gouvernement au sujet de la fabrication et de la vente de la ficelle manufacturée par les prisonniers. Présenté le 2 avril 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

18*b*. Rapport du commissaire chargé de faire une enquête sur les affaires du pénitencier de Dorchester. Présenté le 6 juillet 1900, par l'hon. C. Fitzpatrick.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport du ministère de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1899. Présenté le 1er mai 1900, par l'hon. F. W. Borden.

20. Correspondance concernant l'envoi de contingents militaires coloniaux dans le Sud-Africain. Présentée le 5 février 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

20*a*. Réponse supplémentaire au n° 20. Présentée le 5 février 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour les documents de la session.

21. Copie d'un arrêté du conseil concernant la délivrance de licences à des navires de pêche des Etats-Unis. Présentée le 5 février 1900, par sir Louis Davies................ .. ..*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

22. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1899. Présenté le 5 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding..*Imprimé pour les documents de la session.*

23. Relevé conforme à la clause 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 30 juin 1899. Présenté le 5 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimé pour les documents de la session.*

24. Rejets par le conseil du Trésor des décisions de l'Auditeur général entre les sessions de 1899 et 1900. Présenté le 5 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding... ....*Pas imprimés.*

25. Relevé des depenses à compte de frais imprévus du 1er juillet 1899 au 1er février 1900. Présenté le 5 février 1900, par l'hon. S. W. Fielding..*Pas imprimé.*

26. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement à compte de l'exercice 1899-1900. Présenté le 6 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding...... *Pas imprimé.*

27. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 10 juillet 1899,—Copie du Traité de 1825 entre la Grande-Bretagne et la Russie, concernant l'Alaska, et copie des projets, protocoles et correspondance échangés entre le gouvernement impérial et le gouvernement russe au sujet du dit traité et subséquemment à ce traité, et copie de la correspondance échangée entre le gouvernement impérial et l'ambassadeur anglais à Saint-Petersbourg pendant la négociation du dit traité. Présentée le 6 février 1900.—*M. McCarthy. .Imprimée pour les documents de la session.*

28. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1899.—Copie de toutes lettres ou rapports, de nature officielle ou autre, adressés au département de l'Agriculture ou à tout autre département, ou en la possession des dits départements concernant des taux de fret pour transport entre des ports du Canada ou autres ports océaniques sur ce continent et des ports européens. Aussi, copie de toutes lettres ou rapports concernant des taux de fret entre Chicago et autres localités et des ports océaniques, Montréal, New-York ou autre port. Aussi, copie de toutes lettres ou rapports concernant les taux de fret entre Chicago ou autres points et Liverpool. Présentée le 6 février 1900.—*M. Davin*... ....*Pas imprimée.*

29. Etat en détail de toutes les obligations et les garanties enregistrées au département du Secrétariat d'Etat du Canada depuis le dernier état (29 mars 1899) soumis au parlement du Canada en vertu de l'article 23 du chapitre 19 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 13 février 1900, par l'hon. C. Fitzpatrick.............................. ....*Pas imprimé.*

30. Règlements généraux et ordres de la cour de l'échiquier du Canada. Présentés le 13 février 1900, par l'hon. C. Fitzpatrick... ....*Pas imprimés.*

31. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 26 juillet 1899, demandant copie du rapport du délégué envoyé par le gouvernement du Canada au congrès médical sur la tuberculose, tenu à Berlin, Allemagne, pendant le mois de mai dernier. Présentée le 6 février 1900.—*Hon. M. Power. Pas imprimée.*

32. Copie des règlements en rapport avec l'Acte des travaux publics (hygiène) de 1899. Présentée le 9 février 1900, par sir Wilfrid Laurier. ....*Pas imprimée.*

33. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1896,—Copie de toutes commissions, ordres et instructions données par le département de l'Intérieur à l'administrateur ou autres fonctionnaires dans le district du Yukon, avec les dates auxquelles ils ont été expédiés. Présentée le 12 février 1900.—*M. Foster*..*Pas imprimée.*

33*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 24 avril 1899,—Copie de tous rapports adressés au ministre de l'Intérieur, ou au département de l'Intérieur ou à aucun officier de ce département par William Ogilvie ou par le conseil du district du Yukon ou par aucun membre de ce conseil au sujet de l'administration du dit district, ou se rapportant à quelque question relative à l'administration du dit district. Présentée le 12 février 1900.—*M. Borden (Halifax)*.................................. ....*Pas imprimée.*

33*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 mai 1899,—Copie de tous rapports, lettres et télégrammes adressés par M. Ogilvie, le commissaire pour le Territoire du Yukon, à aucun membre du gouvernement ou à aucun département, et des réponses ou instructions données à ce sujet. Présentée le 12 février 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper* .... *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

33*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 mai 1899,—Copie de tous rapports, lettres et télégrammes adressés par le major Walsh alors qu'il était commissaire pour le Territoire du Yukon, à aucun membre du gouvernement ou à aucun département, et de toutes réponses ou instructions qui lui ont été données. Présentée le 14 février 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*..*Pas imprimée.*

33*d*. Ordonnances du Territoire du Yukon pour 1898, conformément à l'acte 61 Vic., chap. 6, clause 7. Présentées le 16 février 1900, par sir Wilfrid Laurier........................*Pas imprimées.*

33*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 mai 1899,—Copie de toutes demandes, correspondance, octrois et autres détails concernant une section de deux milles et demi du Creek Bunker, division minière du Klondike, district du Yukon, concédés pour y faire des travaux de mines au moyen de la force hydraulique. Présentée le 26 mars 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*..*Pas imprimée.*

33*f*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Etat indiquant le nombre des concessions minières dans le Yukon qui ont été données en compensation pour des concessions que l'on prétend avoir été frustrées par suite d'erreurs commises par des fonctionnaires ou autrement, et copie de tous papiers, correspondance, rapports et ordres se rapportant à ce sujet, et de tous règlements ou instructions y relatifs. Présentée le 5 avril 1900.—*M. Foster.* *Pas imprimée.*

33*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1906.—Etat, sous forme de tableaux, de tous contrats et arrangements pour le service postal entre Victoria et Vancouver, et entre Vancouver et le district du Yukon, pour l'exercice 1898-99, donnant les noms des parties anx contrats, les routes spécifiées, les montants payés ou à payer pour le dit service. Aussi, un état similaire pour l'exercice 1899-1900. Présentée le 17 avril 1900.—*M. Foster*....*Pas imprimée.*

33*h*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Etat demandant tous les permis pour liqueurs dans le district du Yukon accordés par le gouvernement ou par le commissaire en conseil du conseil du Yukon, depuis juillet 1898, le montant et les noms de ceux à qui ils ont été accordés. Présentée le 24 avril 1900.—*M. Foster*............*Pas imprimée.*

33*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie des instructions données à M. F. C. Wade, qui n'ont pas encore été soumises à la Chambre, et qui sont mentionnées à la p. 15 du rapport ultérieur de William Ogilvie, écr, déposé sur la table en 1899. Aussi, copie des lettres et papiers sur le même sujet mentionnés à la p. 16 du dit rapport, et qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre ; et copie de toute note ou mémoire portant l'approbation du département de l'Intérieur à Ottawa, mentionné à la p. 19 du dit rapport. Présentée le 24 avril 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*....................................*Pas imprimée.*

33*j*. Réponse supplémentaire au n° 33*g*. Présentée le 23 avril 1900.—*M. Foster*..........*Pas imprimée.*

33*k*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1900,—Copie de toutes pétitions, correspondance, etc., au sujet de la représentation du Territoire du Yukon dans la Chambre des Communes du Canada. Présentée le 25 avril 1900.—*Sir Wilfrid Laurier.* *Pas imprimée.*

33*l*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 mai 1899,—Etat indiquant à quelles dates ont été expédiées à Dawson les malles de Vancouver ou Victoria, depuis le 1er juillet 1898 jusqu'à ce jour, et les dates de leur arrivée respectives à Dawson ; par quelles routes elles ont été expédiées ; à quelles dates les malles ont été expédiées de Dawson depuis le 1er juillet 1898, et quand elles sont arrivées à Vancouver ou à Victoria, et par quelles routes. Présentée le 4 mai 1900.—*M. Foster*..*Pas imprimées.*

33*m*. Ordonnances du Territoire du Yukon pour 1899, conformément à l'acte 61 Vic., chap. 6, clause 7. Présentées le 7 mai 1900, par sir Wilfrid Laurier..............................*Pas imprimées.*

33*n*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 mai 1899,—Copie de tous rapports, lettres et télégrammes adressés par aucun membre du conseil pour le Territoire du Yukon à aucun membre du gouvernement ou à aucun département, et de toutes réponses ou instructions données à ce sujet. Présentée le 7 mai 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*........*Pas imprimée.*

33*o*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1899,—Copie de toutes communications, ordres et instructions donnés par le département de l'Intérieur à l'administrateur ou autres fonctionnaires dans le district du Yukon, avec les dates auxquelles ils ont été expédiés. Présentée le 15 mai 1900.—*M. Foster*.................*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

36. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 15 mai 1899,—Copie de toutes plaintes mentionnées à la page 3 du rapport du sous-ministre de l'Intérieur (Rapport annuel du département de l'Intérieur pour l'année 1897), minutes du conseil, commission, instructions et rapport de M. Archer Martin, commissaire, concernant le bureau des bois de la Couronne à New-Westminster. (Notes de la preuve). Présentée le 14 février 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*........*Pas imprimée*

37. Etat indiquant les réductions et remises faites durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1899, en vertu de la clause 141 qui a été ajoutée à l'Acte des sauvages par la clause 8, chapitre 35, 58–59 Vic. Présenté le 15 février 1900, par l'hon. C. Sifton........*Pas imprimé.*

38. Etat donnant la correspondance, etc., concernant les affaires de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien échangée par le département de l'Intérieur depuis le dernier état présenté au Parlement en vertu de la résolution du 20 février 1882. Présenté le 15 février 1900, par l'hon. C. Sifton........*Pas imprimé.*

39. Arrêtés du conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 1er janvier et le 31 décembre 1899, conformément aux dispositions de la clause 91 de l'Acte des terres fédérales, chapitre 54 des Statuts revisés du Canada et ses amendements. Présenté le 23 février 1900, par l'hon. C. Sifton........*Pas imprimés.*

40. Etat donnant les arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 1er janvier et le 31 décembre 1899, aux termes de la clause 46 de l'Acte d'irrigation du Nord-Ouest, 57–58 Vic., chap. 30, etc. Présenté le 23 février 1900, par l'hon. C. Sifton........*Pas imprimé.*

40*a*. Réponse supplémentaire au n° 40. Présentée le 31 mai 1900, par l'hon. J. Sutherland. *Pas imprimée.*

41. Etat donnant les arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* et dans la *Gazette de la Colombie Anglaise*, entre le 1er janvier et le 31 décembre 1899, aux termes du paragraphe (*d*) de la clause 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, l'affectation et la gestion des terres fédérales dans les limites de la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie Anglaise. Présenté le 23 février 1900, par l'hon. C. Sifton........*Pas imprimé.*

42. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Etat indiquant les sommes payées à la Compagnie dite "The Leader Co., Limited", de Régina, ou à N. F. Davin, M.P., directeur-gérant de la dite compagnie, pendant les années 1894 et 1895, et faisant connaître pour quels services ces sommes ont été payées. Aussi, copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance entre le dit N. F. Davin et le gouvernement au sujet des dits paiements. Présentée le 23 février 1900.—*M. Davis*........*Pas imprimée.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Copie de toutes lettres, rapports, inscriptions et autres documents concernant la concession à titre de homesteads ou la vente des quarts sud-est et sud-ouest de la section 25, township 1, 3ème rang, à l'est du premier méridien principal, dans la province du Manitoba. Présentée le 23 février 1900.—*M. LaRivière*........*Pas imprimée.*

44. Etat d'affaires de la Compagnie de Prêts et de Placement Britannique Canadienne (à responsabilité limitée) pour l'année expirée le 31 décembre 1899 ; aussi, une liste des actionnaires au 31 décembre 1899. Présenté (au Sénat) le 1er mars 1900, par l'hon. Président........*Pas imprimée.*

45. Réponse à une adresse du Sénat en date du 2 août 1899, demandant une copie des pièces suivantes : 1. Annonces publiées en mai 1896 demandant des soumissions pour la fourniture au chemin de fer Intercolonial d'huiles à lubrifier et à brûler. 2. Soumissions reçues en réponse à ces annonces. 3. Rapport des analystes sur les échantillons présentés. 4. Avis aux soumissionnaires dont les échantillons ont été acceptés. 5. Ordre en conseil autorisant le ministre à informer les soumissionnaires heureux qu'il ne serait pas passé de contrats avec eux. 6. La soumission faite subséquemment par la Galena Oil Co., ainsi que le rapport des analystes sur les échantillons présentés. 7. Contrats passés avec la Galena Oil Co., en date du 17 septembre et du 23 septembre 1896 ; aussi, un état indiquant le parcours en milles effectué par le chemin de fer Intercolonial, entre le 1er novembre et le 31 octobre de chacune des années 1895, 1896, 1897 et 1898. Aussi, un état des déductions faites, avec indication des dates, sur les comptes de la Galena Oil Co., pour couvrir la garantie stipulée aux contrats. Présentée le 1er mars 1900.—*Hon. M. Ferguson* ..*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

55*b*. Réponse au Sénat : copie de certains documents relatifs à la question du câble du Pacifique. Présentée le 25 juin 1900, par l'hon. R. W. Scott.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

56. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 24 avril 1899,—Etat indiquant : 1. Le nombre de (*a*) wagons à voyageurs, (*b*) wagons-salons, (*c*) wagons à marchandises, et (*d*) autres wagons achetés par le gouvernement pour l'Intercolonial ou autres chemins de fer de l'Etat depuis le 1er janvier 1898. 2. Le nombre de locomotives achetées par le gouvernement pour les susdits chemins de fer pendant la même période. 3. Les noms, domicile et siège d'affaires de la compagnie, maison ou personne de qui chacun de ces wagons ou locomotives a été acheté. 4. Le prix payé pour chacun des dits wagons et locomotives. Présentée le 12 mars 1900.—*M. Pope.*
Pas imprimée.

56*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Etat indiquant : (*a*) Combien de billets de passage de 1re classe ont été émis aux stations respectives de Sydney et Sydney-Nord, sur la ligne de l'Intercolonial, du 1er septembre 1899 au 25 janvier 1900 ; (*b*) Combien de billets de 1re classe ont été émis pour chacune des susdites stations pendant la même période ; (*c*) Combien de billets de char-palais ont été émis à et pour chacune des susdites stations pendant la même période ; (*d*) Combien de wagons à marchandises, et quel nombre total de tonnes de marchandises ont été expédiés et reçus à et de chacune des susdites stations pendant la même période ; (*e*) Le montant total des recettes perçues à chacune des susdites stations ou reçues d'icelles, pour voyageurs et fret, pendant la même période. Présentée le 12 mars 1900. *M. Gillies*.. *Imprimée pour les documents de la session.*

56*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 mai 1899,—1. Copie de tous tarifs locaux et autres et de tous tarifs supplémentaires en vigueur le 1er juillet 1898 sur l'Intercolonial et sur toutes les lignes affermées ou exploitées par le gouvernement en rapport avec l'Intercolonial. 2. Copie de tous les dits tarifs locaux et autres et de tous tarifs supplémentaires en vigueur sur l'Intercolonial et les dites autres lignes le 1er avril 1899. 3. Un état ou liste donnant le détail complet de tous les taux spéciaux ou autres concessions accordés à tous marchands, commerçants, manufacturiers ou autres personnes en ce qui concerne le transport du fret sur l'Intercolonial et les susdites autres lignes et qui étaient en vigueur aux dates respectives qui suivent : (*a*) Au 1er juillet 1898. (*b*) Au 1er avril 1899. 4. Copie de toutes lettres, rapports, télégrammes et communications écrites adressés en 1898 par M. A. H. Harris à titre de gérant général du trafic sur l'Intercolonial ou gérant du dit chemin de fer au sujet du remaniement ou de la revision des tarifs sur l'Intercolonial ou des règles et règlements relatifs au transport des voyageurs et du fret sur le dit chemin de fer. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Pope*.......................... *Pas imprimée.*

56*c*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 29 mai 1899,—Copie de toutes réclamations présentées au gouvernement pour des terrains achetés ou expropriés pour la construction ou en rapport avec l'exploitation de l'embranchement Saint-Charles de l'Intercolonial. Aussi, état indiquant les montants de chaque réclamation, les noms des personnes dont les réclamations ont été réglees, (1) pour des terrains achetés ou expropriés ; et (2) pour des terrains endommagés ou autres dommages ; les noms des postulants et les montants demandés par eux pour les réclamations non réglées ; les comptes présentés pour dépenses légales ou autres et le montant payé à chaque personne ou société. Présentée le 2 mai 1900.—*M. McMullen.*
Pas imprimée.

56*d*. Réponse à une adresse du Sénat en date du 3 avril 1900, demandant : 1. Copie de tous avis donnés par le chemin de fer Intercolonial, depuis mai 1896, demandant des soumissions pour la fourniture d'huile pour le dit chemin de fer ; aussi, copie de toutes les soumissions reçues en réponse aux dits avis, et des contrats faits à la suite des dits appels de soumissions. 2. Un état indiquant le parcours en milles des locomotives, des wagons à voyageurs et à marchandises sur le chemin de fer Intercolonial, pour l'année terminée le 31 octobre 1899. 3. Aussi, un état indiquant le montant total net payé pour l'huile fournie au chemin de fer Intercolonial pour l'année terminée le 31 octobre 1899, et les noms des personnes à qui ces paiements ont été faits. Présentée le 10 mai 1900.—*Hon. M. Ferguson*.. *Pas imprimée.*

56*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 mai 1900,—Etat indiquant : 1. Quel est le chiffre total des comptes entre l'Intercolonial et le Pacifique Canadien pour le fret échangé mutuellement par ces deux compagnies pendant l'année expirée le 30 juin 1897, (1) à

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

Saint-Jean, N.-B. : (2) à Montréal, et pour le fret d'entier parcours livré (1) à Saint-Jean, N.-B.; (2) à Montréal, et le chiffre total de ces mêmes comptes pour l'année expirée le 30 juin 1899 ; 2. Quel est le montant total alloué à l'Intercolonial et au Pacifique Canadien comme leur part respective dans la répartition des recettes provenant des voyageurs d'entier parcours (*a*) *via* Montréal ; (*b*) *via* Saint-Jean, N.-B., pendant l'année expirée le 30 juin 1897, et le montant similaire pour l'année expirée le 30 juin 1899. Présentée le 16 mai 1900.—*M. Foster* ...... *Pas imprimée.*

56*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 mai 1900,—Etat indiquant,—Quel est le montant total des recettes pour fret et voyageurs perçus par le Pacifique Canadien et portées par lui au crédit de l'Intercolonial pour les années expirées respectivement le 30 juin 1897 et 1899. Présentée le 16 mai 1900.—*M. Powell*...... *Pas imprimée.*

56*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance entre le ministre des Chemins de fer ou aucun des officiers du département et la Compagnie du Pacifique Canadien au sujet d'arrangements de trafic sur l'Intercolonial, et de tous rapports, conventions et instructions à ce sujet. Présentée le 7 juin 1900.—*M. Foster.* *Pas imprimée.*

56*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 avril 1900, pour un état indiquant quels rails et matériel roulant ou autre, (s'il en est) ont été vendus ou autrement cédés par le chemin de fer Intercolonial, chaque année depuis le 1er juillet 1896, à qui ils ont été vendus ou cédés, et si les ventes ont été faites par voie de soumission ou de contrat public. Présentée le 8 juin 1900.—*M. Blair*...... *Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, mémoires et convention intervenue entre ou au nom des gouvernements du Canada et de l'Ile du Prince-Edouard au sujet de la construction d'un pont de chemin de fer et de trafic sur la rivière Hillsborough, I.P.-E. Présentée le 12 mars 1900.—*M. Martin.* *Imprimée pour les documents de la session.*

58. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de l'ordre en conseil en date du 3 août 1898, nommant Joseph Eno Girouard à la charge de régistrateur du Territoire du Yukon. Présentée le 12 mars 1900.—*M. Bergeron*...... *Pas imprimée.*

59. Réponse à une adresse de la Chambre des Commnnes, en date du 12 février 1900,—Copie de toutes dépêches, ordres en conseil, papiers et correspondance non encore soumis à la Chambre, concernant les traitements des juges de cours de comtés dans la province de la Colombie Anglaise. Présentée le 13 mars 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper* ...... *Pas imprimée.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toute correspondance, pétitions et autres documents concernant la demande d'une subvention pour aider à la reconstruction de cette partie du chemin de fer de Montréal, Portland et Boston actuellement appelé chemin de fer de Montréal à la ligne provinciale, qui s'étend depuis Farnham *via* Stanbridge-Est et Frelighsburg jusqu'à la ligne provinciale, dans le comté de Missisquoi. Présentée le 13 mars 1900.—*M. Moore*...... *Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Etat donnant le nombre de permis pour la coupe de bois de construction, de chauffage, ou des deux, émis en 1899 par Martin Jérôme ou sur sa recommandation par l'inspecteur des bois de la Couronne, ou par tout autre officier du bureau des bois de la Couronne, à Winnipeg, les dates de ces permis, le montant des honoraires perçus ou dus et la date des paiements à faire en tout ou en partie ; aussi, les noms des personnes auxquelles ces permis ont été donnés. Présentée le 13 mars 1900.—*M. LaRivière*...... *Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 février 1900,—Copie de toute correspondance, rapports, télégrammes ou papiers échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres et le président de la conférence de Montréal de l'Eglise méthodiste en Canada ou aucun des membres du comité des missions de cette Eglise chargée de faire une enquête sur les griefs des colons méthodistes de la Baie du Renard, sur l'Ile d'Anticosti. Présentée le 13 mars 1900.—*M. Taylor*...... *Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers concernant le steamer *John C. Barr*, enregistré en Canada, à Dawson. Présentée le 13 mars 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*...*Imprimée pour la distribution.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

64*j*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Etat indiquant quel montant total a été payé depuis le 1er juillet 1896 pour toutes les commissions et enquêtes autorisées par le gouvernement, faisant la distinction entre les paiements pour services et les paiements pour dépenses, et donnant les détails nécessaires pour indiquer les sommes payées pour chaque commission ou enquête. Présentée le 11 juin 1900.—*M. Foster*... .... *Voir 64b.*

64*k*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Etat indiquant,—Quels sont les montants payés depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à date pour les enquêtes faites sur les cas de prétendue partisannerie politique contre les employés du gouvernement, à qui ces montants ont-ils été payés, et quel montant a été donné à chaque commissaire pour ses services et ses dépenses, respectivement ; quel montant a été payé depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à date pour les enquêtes sur les affaires des pénitenciers, à qui les paiements ont été faits, et quel montant a été payé à chacun pour ses services et ses dépenses, respectivement ; quel montant a été payé jusqu'à date depuis le 1er juillet 1896 pour services et dépenses, respectivement, et à qui, en ce qui concerne la commission chargée de l'enquête sur le tarif, quelles sont les dépenses analogues pour des fins semblables, qui ont été payées depuis le 1er juillet 1890 jusqu'au 1er juillet 1896. Présentée le 11 juin 1900.—*M. Foster*........ .... *Voir 64b.*

64*l*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1900,—Copie de toute correspondance, accusations, enquêtes, rapports et autres papiers concernant la destitution de J. P. Alexander comme sous-percepteur des douanes à Deloraine. Présentée le 12 juin 1900.—*M. Rutherford*.. .... *Pas imprimée.*

64*m*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1900,—Copie de toutes lettres, télégrammes, preuves, rapports, papiers et autres documents concernant l'enquête faite au sujet de Henry Hall, du département des Douanes, et sa destitution. Présentée le 13 juin 1900.—*M. Tisdale*.. ... . *Pas imprimée.*

64*n*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Etat indiquant combien d'employés du gouvernement ont été destitués ou mis à la retraite pour cause de prétendue partisannerie politique depuis le 1er juillet 1896, et quel en est le nombre dans chaque département, et dans combien de cas la destitution ou la mise à la retraite a été précédée d'une enquête officielle. Présentée le 9 juillet 1900.—*M. Foster*........................ *Voir 64b.*

65. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 26 juin 1899,—Copie de la preuve faite par Collingwood Schreiber, E. H. Parent, G. F Desbarats et L. G. Papineau devant la Commission Royale chargée de faire une enquête sur la construction des ponts de la rue Wellington et du Grand-Tronc sur le canal de Lachine à Montréal. Présentée le 14 mars 1900.—*M. McInerney*................ ....*Pas imprimée.*

66. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Etat faisant connaître les commissions d'enquête qui ont été nommées ou qui sont en exercice depuis le 1er juillet 1899, avec les indications suivantes : (1.) Noms des commissaires. (2.) Salaires et dépenses des commissaires. (3.) Autres dépenses des commissions. Présentée le 15 mars 1900.—*M. Foster*.. *Voir 64b.*

67. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1900,—Etat donnant toute la correspondance, enquête, rapports et mesures administratives en rapport avec le cas de H. A. Lemieux, sous-inspecteur des douanes, à Montréal, que l'on prétend avoir pris part à l'élection de 1896 dans les Iles de la Madeleine sous le faux nom de H. A. Lamirande. Présentée le 15 mars 1900.—*M. Foster*...... .... *Pas imprimée.*

67*a*. Réponse supplémentaire au n° 67. Présentée le 11 avril 1900...................... *Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Etat indiquant les relevés mensuels du capital payé, circulation et dépôts de la banque Ville-Marie, depuis le 1er juillet 1892. Présentée le 15 mars 1900.—*M. Foster*... ....*Pas imprimée.*

68*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance entre le département des Finances et les directeurs et les officiers de la banque Ville-Marie depuis le 1er janvier 1890, et de tous rapports sur l'état de la dite banque par les officiers du département des Finances. Aussi, relevé de toutes sommes payées par le gouvernement et de toutes réclamations adressées au gouvernement en rapport avec les poursuites intentées contre les directeurs et les officiers de la dite banque depuis sa suspension. Présentée le 15 mars 1900.—*M. Monk*....... .. .. *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

69. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance par lettre ou télégraphe, et de tous rapports concernant l'enquête faite en vertu d'une Commission Royale en date du 7 octobre 1898, y compris les questions se rattachant aux sujets qui suivent : (*a*) Les limites assignées à l'enquête, mentionnées dans le livre bleu de la preuve, 1899, *re* Affaires du Yukon, pp. 12, 13, 34, 35, 72, 73, 74, 75, 76, 85, 131, 132, 133, 134, 135, 196, etc. (*b*) Demande par M. Oliver pour une autre commission ou pour une prolongation de la dite commission, pp. 72, 74, 75, 76 du livre bleu ci-dessus. Présentée le 15 mars 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*.................. *Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes, rapports ou papiers échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres et toutes personne ou personnes ou corporation au sujet d'un ou plusieurs octrois de terres ou de lots miniers, ou les deux, dans le voisinage immédiat des Rapides du Cheval-Blanc, dans le Territoire du Yukon, pendant les derniers six mois. Présentee le 15 mars 1900.—*M. Prior.* *Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie du rapport de l'agent du département de la Marine et des Pêcheries à Saint-Jean, N.-B., concernant la nécessité d'ériger un phare aux Narrows, près de Seal-Cove, Grand-Manan, N.-B. Présentée le 15 mars 1900.—*M. Ganong*.................. *Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports et autres papiers concernant la demande formulée au commencement de 1898 par Goff et Batson pour obtenir le privilège de placer des nasses sur le côté est de Frye's-Head, Campo-Bello. Présentée le 16 mars 1900.—*M. Ganong*........ *Pas imprimée.*

72*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de tous papiers, lettres ou autres communications entre le département de la Marine et des Pêcheries ou aucun autre département public et toutes personne ou personnes au sujet de la demande de Goff et Batson pour placer des nasses sur le côté est de Frye's-Head, Campo-Bello, N.-B., ou au sujet du refus d'accorder cette demande en 1897 et 1898. Présentée le 4 avril 1900.—*M. Ganong.* *Pas imprimée.*

73. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Copie de tous ordres en conseil, rapports et correspondance non encore soumis à la Chambre, concernant les lois de cabotage sur les côtes du Pacifique en Canada et aux Etats-Unis. Présentée le 19 mars 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*.................. *Imprimée pour les documents de la session.*

74. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Etat, sous forme de tableaux, de toutes soumissions, soumissions acceptées et conventions administratives pour la fourniture de rails d'acier pour les chemins de l'Etat, donnant en détail les quantités et les prix, les dates, les lieux de livraison et les quantités livrées, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à date. Présentée le 20 mars 1900.—*M. Foster*.................. *Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toutes pétitions et autres papiers en la possession du gouvernement, demandant au nom des sauvages de Caughnawaga le retour à l'ancienne forme de gouvernement des tribus. Présentée le 20 mars 1900.—*M. Quinn*.................. *Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de tous rapports, ordres en conseil, papiers et correspondance concernant la concession aux navires des Etats-Unis des privilèges de cabotage sur les lacs de la Puissance en 1899. Présentée le 20 mars 1900.—*M. Foster*.................. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

76*a*. Copie d'un ordre en conseil du 16 octobre 1899 et d'autres papiers concernant la suspension des lois de cabotage, et permettant aux navires des Etats-Unis de transporter des chargements entre Fort-William ou Port-Arthur, Ontario, et tout autre port en Canada, pendant le reste de l'année 1899. Présentée le 14 mai 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

77. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 février 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes et câblegrammes qui ont pu être échangés entre le major général Hutton et le lieutenant-colonel Samuel Hughes, M.P., ou entre ces officiers et aucun membre du

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

gouvernement ou autres personnes, touchant la conduite du lieutenant-colonel Hughes, M.P., en rapport avec les offres qu'il a faites pour prendre du service actif dans l'Afrique-Sud, y compris toutes lettres, câblegrammes et télégrammes expédiés dans le Sud-Africain, en Angleterre ou ailleurs, et les réponses reçues ; aussi, copie de tout rapport ou rapports faits par le major général Hutton sur la conduite du lieutenant-colonel Samuel Hughes, M.P., au sujet de la dite offre ou des dites offres pour service actif. Présentée le 22 mars 1900.—*M. Domville.*
Imprimée pour la distribution.

77a. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance entre aucuns membres du gouvernement, le département de la Milice, le général Hutton ou tout autre officier du département, et le colonel Hughes au sujet du contingent expédié dans l'Afrique-Sud. Aussi, copie de toute correspondance, s'il en est, entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales à ce sujet. Présentée le 22 mars 1900.—*M. Corby.*
Imprimée pour la distribution.

77b. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes et câblegrammes concernant la démission du major général Hutton du commandement de la milice canadienne, y compris tous ordres en conseil, minutes du conseil et communications avec le gouvernement impérial à ce sujet. Aussi, copie de sa démission avec la date de sa réception par le gouvernement et la date à laquelle elle a été acceptée. Présentée le 9 avril 1900.—*M. Prior*.......................... *Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 février 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes et papiers se rapportant en quelque manière à la réclamation de Henry Halcro, de Prince-Albert, T.N.-O., pour une indemnité à raison de pertes subies par lui pendant le soulèvement du Nord-Ouest en 1885. Présentée le 22 mars 1900.—*M. Davis.*
Pas imprimée.

79. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toutes lettres, pétitions, rapports et autres documents concernant l'ouverture au public, pour inscriptions de homesteads, des sections impaires dans les townships 7, 8 et 9, rangs 7, 8 et 9, à l'est du premier méridien principal, dans la province du Manitoba. Présentée le 22 mars 1900.—*M. LaRivière*.......................... *Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 29 mai 1899,—Copie du rapport de W. H. Lynch mentionné par le ministre de l'Intérieur le 19 avril dernier, *Débats*, p. 1896. Présentée le 26 mars 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*.......................... *Pas imprimée.*

80a. Réponse supplémentaire au n° 80. Présentée le 13 juin 1900.......................... *Pas imprimée.*

81. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de l'ordre en conseil en vertu duquel a été émise la Commission royale au sujet de l'expédition et du transport des céréales, copie de la commission, et aussi de la lettre du ministre de l'Intérieur annonçant la nomination de la commission à feu le juge Senkler, président de la dite commission. Présentée le 26 mars 1900.—*M. Davin*. .*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

81a. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie du rapport de la Commission royale sur l'expédition et le transport du grain, et de la preuve faite devant elle. Présentée le 4 avril 1900.—*M. LaRivière.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

81b. Réponse supplémentaire au n° 81a. Présentée le 25 avril 1900 .... *Pas imprimée.*

82. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Etat indiquant combien d'enveloppes, et de quelle espèce, ont été fournies au département du Commerce ou à aucun de ses officiers ou employés depuis le 1er août 1899 jusqu'au 1er janvier 1900. Présentée le 27 mars 1900.—*M. Taylor*.......................... *Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance entre le département de la Marine et des Pêcheries et des particuliers de la province de l'Ile du Prince-Edouard, en 1898-99, au sujet du transfert de la lumière d'alignement de l'Ile Savage aux collines de sable du havre de Cascumpec, I.P.-E. Présentée le 27 mars 1900.—*M. Martin*.......................... *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

84. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de tous papiers, rapports, correspondance et câblegrammes entre le gouvernement impérial et les autorités du Canada, et de tous ordres en conseil passés par le gouvernement canadien au sujet du rapatriement du 100ème régiment. Présentée le 28 mars 1900.—*M. Prior*................*Pas imprimée.*

85. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,--Copie de toute correspondance et télégrammes entre le gouvernement du Canada et les autorités de la Colombie-Anglaise, et entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales, ou aucunes autres personnes au sujet de l'offre faite par les autorités de la Colombie-Anglaise d'y lever et équiper un contingent de cavalerie pour service dans le Sud-africain. Présentée le 28 mars 1900.—*M. Prior*...*Pas imprimée.*

86. Réponse à une adressse de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de tous ordres en conseil passés en 1898 et 1899 pour autoriser le département de l'Intérieur à donner des permis de coupes de bois sur les terres fédérales dans le Manitoba, et de tous ordres en conseil qui annulent ces permis. Aussi, copies de toutes demandes faites pour coupes de bois en vertu des dits ordres en conseil, et des conditions auxquelles ces permis ont été donnés. Présentée le 28 mars 1900.—*M. Davin*..*Pas imprimée.*

87. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports échangés depuis le 1er juin 1899, entre ce gouvernement et les autorités provinciales de la Colombie-Anglaise, ou leurs agents, au sujet des mesures législatives contre les Chinois et les Japonais. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Prior.*
Imprimée pour les documents de la session.

87*a*. Réponse supplémentaire au n° 87. Présentée le 15 mai 1900..........................*Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 juin 1899,—Copie du contrat passé avec A. Onderdonk, pour la construction d'une section du chemin de fer du Pacifique Canadien, avec les diverses sentences portées par les arbitres choisis pour évaluer le matériel roulant, et copie de toutes lettres et télégrammes se rapportant à l'achat du dit matériel roulant du dit Orderdonk, comme aussi copie de toutes opinion ou opinions données par le département de la Justice quant à l'obligation, pour la couronne, de recevoir le dit matériel roulant, des chèques donnés pour solde, et de tous papiers et documents concernant l'achat du dit matériel roulant. Présentée le 2 avril 1900.—*M. McMullen*..................................*Pas imprimée.*

89. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 24 avril 1899,—(*a*) Copie des soumissions pour la construction des sections une et deux du canal de Soulanges, et de l'annonce demandant ces soumissions, et un relevé des prix mentionnés dans les soumissions. (*b*) Copie des soumissions demandées pour une nouvelle adjudication de contrats pour la construction des susdites sections et de l'annonce demandant ces soumissions, et un relevé des prix mentionnés dans les soumissions. (*c*) Copie de toute correspondance ou ordres en conseil se rapportant directement ou indirectement à l'adjudication des contrats ou nouveaux contrats pour la construction des susdites sections. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Bergeron*................*Pas imprimée.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Copie de tous rapports d'explorations faites depuis la dernière session, et de toutes pétitions et demandes quelconques se rapportant au projet du canal de Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Poupore*..*Pas imprimée.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de tous papiers et correspondance concernant la sélection des officiers de la milice canadienne qui suivent actuellement le cours d'instruction pour service d'état-major donné à Kingston. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Foster*..............................*Imprimée pour les documents de la session.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Etat donnant les dates des différents voyages du steamer *Lunenburg* aux îles de la Madeleine en 1899 en vertu du contrat conclu avec Robert S. Leslie, de Halifax, pour le transport des malles, voyageurs et marchandises, et indiquant les heures d'arrivée et de départ aux îles de la Madeleine et à Pictou, N.-E., respectivement. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Macdonald (King)*........*Pas imprimée.*

93. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance entre ce gouvernement et les autorités provinciales de la Colombie-Anglaise, ou entre leurs agents respectifs, au sujet du transfert des sauvages de la réserve des Songhees, depuis la réponse soumise à cette Chambre au cours de la dernière session. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Prior*..*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Relevé des noms de tous les employés du service civil qui ont reçu l'augmentation statutaire ou autre augmentation de salaire pendant l'exercice 1898-99 et la première moitié de l'exercice 1899-1900, et le montant de l'augmentation payée. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Foster*....................*Pas imprimée.*

94*a*. Réponse supplémentaire au n° 94. Présentée le 9 avril 1900....................*Pas imprimée.*

94*b*. Réponse supplémentaire additionnelle au n° 94. Présentée le 24 avril 1900..........*Pas imprimée.*

95. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Etat indiquant le montant des droits de quaiage perçus à Tignish, I.P.-E, en 1899. Présentée le 3 avril 1900.—*M. Macdonald (King)*....................*Pas imprimée.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toutes lettres et mémoires adressés par le conseil de ville de la Mâchoire-d'Orignal au gouvernement ou au département de l'Intérieur au sujet du site de la dite ville et de certains lots de terrain que certains particuliers prétendent être exempts de taxes, et copies des réponses faites. Présentée le 6 avril 1900.—*M. Davin*.................... *Pas imprimée.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Etat détaillé des item compris dans les $4,744.25 perçus par Clement, Patullo et Ridley à compte des terrains riverains à Dawson, H—107, rapport de l'Auditeur général. Aussi, relevé de toutes les amendes comprises dans les $23,861 perçues, d'après le rapport de l'Auditeur général, H—107. Présentée le 4 avril 1900.—*M. Foster*....................*Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie des annonces ou demandes de soumissions pour les impressions du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest depuis 1890 jusqu'à 1899 inclusivement, ou au moins jusqu'au temps où l'audition des dépenses du Nord-Ouest a été enlevée à l'Auditeur général ; aussi, le prix auquel les contrats pour chacune des dites années ont été donnés, la date, et le nom de l'entrepreneur. Présentée le 4 avril 1900.—*M. Davin*....................*Pas imprimée.*

99. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie des rapports des ingénieurs chargés de faire l'évaluation du coût de construction devant servir de base à la subvention payable à la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche pour les premiers dix milles de sa ligne, et copie des rapports au conseil et des ordres en conseil concernant le paiement de cette subvention. Présentée le 5 avril 1900.—*M. Foster*....................*Pas imprimée.*

100. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes, rapports d'ingénieurs et autres papiers se rapportant en quelque manière au contrat passé en 1898 entre le département des Travaux publics et MM. Brennan et Ramsay pour réparations au brise-lames de Souris-Est, I.P.-E. Présentée le 9 avril 1900.—*M. McLellan.* *Pas imprimée.*

101. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement et ses agents et toutes autres personnes au sujet de l'omission, par le gardien du phare de l'Ile aux Œufs, d'allumer le phare pendant quelques jours au cours de l'hiver dernier. Présentée le 9 avril 1900.—*M. Prior*....................*Pas imprimée.*

102. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1900,—Etat indiquant le montant de la remise faite sur les instruments aratoires exportés du Canada pour les années fiscales expirées les 30 juin 1896, 1897, 1898 et 1899, avec indication du montant payé à chaque maison industrielle, chacune des dites années. Présentée le 9 avril 1900.—*M. Clark.* *Imprimée pour les documents de la session.*

103. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toutes soumissions, contrats et correspondance concernant le service des malles entre Hopewell-Cape et Hopewell, comté d'Albert, N.-B., depuis le 1er juillet 1896. Présentée le 10 avril 1900.—*M. Foster*....................*Pas imprimée.*

104. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1900,—Copies des requêtes et pétitions adressées au département de la Marine et des Pêcheries, et copies de toute correspondance, ordres en conseil, mémoires au sujet de l'incorporation des pilotes entre Montréal et Kingston. Présentée le 11 avril 1900.—*M. Talbot*....................*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance, demandes, concessions et autres papiers concernant la superficie, ou partie d'icelle, couverte par les demandes suivantes (y compris les dites demandes et les papiers s'y rapportant) mentionnés dans le document sessionnel n° 83, 3me session, 6me parlement, 61 Victoria, 1898 : W. J. Lindsay, Brandon, Stewart River ; P. C. Mitchell ; A. E. Philp, Klondike ; F. Burnett, Vancouver, Hootalinqua ; F. Burnett, Colborne, Indian-River ; J. G. Burnett, Edmonton, Peace-River ; F. Burnett, Colborne, Teslin-River ; A. E. Philp, Ottawa, S. Fork Stewart ; G. Philp, London, L. Salmon ; A. E. Philp, Ottawa, Indian-River ; A. D. Cameron, Ottawa, Stewart-River ; F. A. Philp, Ottawa, Teslin-River ; W. L. Parish, Ottawa, Pelly-River. Présentée le 11 avril 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*............*Imprimée pour la distribution.*

106. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1900,—Etat indiquant : 1. Le montant payé chaque année, pendant dix ans, pour les impressions du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, savoir : de 1889 à 1899 inclusivement, ou jusqu'au temps où l'audition des dépenses du dit gouvernement a été enlevée à l'auditeur général. Présentée le 11 avril 1900. *M. Foster*.................*Pas imprimée.*

107. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mai 1900,—Etat donnant les renseignements demandés par sir Charles Hibbert Tupper au sujet des navires américains enregistrés à Dawson (voir *Débats* du 8 mai 1899), comprenant les noms et le tonnage des navires construits aux Etats-Unis qui ont été enregistrés en Canada par le percepteur des douanes à Dawson depuis le 1er juillet 1898 jusqu'à la date la plus récente, les droits payés, le chiffre de l'évaluation de chaque navire, le nom de l'évaluateur et les noms des propriétaires anglais de ces navires. Présentée le 18 avril 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*................*Pas imprimée.*

108. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports, depuis le 1er septembre 1899, entre le ministre de la Milice ou ses agents, et l'officier commandant le district militaire n° 11 ou aucune autre personne, au sujet du champ de tir à la Pointe-Clover, C. A. Présentée le 18 avril 1900.—*M. Prior.* *Pas imprimée.*

109. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de toutes les plaintes faites depuis le 1er janvier 1890 au ministère de l'Agriculture, ou au commissaire ou sous-commissaire des brevets, au sujet des prix excessifs exigés par les propriétaires de la lumière Auer pour l'usage de cet article breveté sous l'autorité du paragraphe (*a*), clause 37 de l'Acte des brevets, et copie de toute correspondance avec le ministre, le commissaire ou son adjoint, au sujet de ces plaintes. Présentée le 18 avril 1900.—*M. Gibson*.....................*Pas imprimée.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1900,—Copie de toutes lettres et documents de toute espèce échangés entre le département de l'Intérieur, ou aucum membre du gouvernement, et D. H. Macdowall, ex-M.P., ou aucune autre personne au sujet de la réclamation de John C. McNevin, de Kirkpatrick, Saskatchewan, pour pertes subies pendant le soulèvement du Nord-Ouest, en 1885. Présentée le 18 avril 1900.—*M. Davis*....*Pas imprimée.*

111. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de tous états, mémoires, réclamations, correspondance et télégrammes avec le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et une délégation venue de cette province durant le présent mois de février, composée de l'honorable Donald Farquharson, premier ministre de la province, l'honorable D. A. McKinnon, procureur général, et l'honorable Benjamin Rogers, au sujet de toutes les questions en litige entre le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et le Canada. Présentée le 23 avril 1900.—*M. Martin*..................*Pas imprimée.*

112. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1900, pour copie de la correspondance concernant le commerce avec la Trinidad. Présentée le 23 avril 1900.—*Sir Louis Davies*..............*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

113. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1900,—Copie de toute correspondance entre George Hood et autres et le ministre de l'Intérieur ou autres membres du gouvernement au sujet de la crue des eaux dans le lac Dauphin. Présentée le 24 avril 1900.—*M. Roche*..................*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

114. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de toutes lettres adressées depuis le 1er janvier 1899 au ministre de l'Intérieur ou à aucun officier de son département au sujet d'avances faites par toute personne ou compagnie aux colons fixés sur des terres dans le Manitoba ou les Territoires du Nord-Ouest, en vertu des dispositions de la clause 44 (telle qu'amendée) de l'Acte des terres fédérales, et copies des réponses faites aux dites lettres ; copie de toutes lettres, circulaires, cédules ou autres papiers expédiés par la malle par le dit ministre ou quelque officier de son département à toute personne ou compagnie, depuis la même date, sur le même sujet, et copie de toutes réponses faites ou de toute autre communication se rapportant en quelque manière à ce même sujet, reçues par le département de l'Intérieur ; et aussi, copie de toutes cédules préparées par le département de l'Intérieur depuis la date ci-dessus mentionnée, des terres ainsi endettées dans le Manitoba ou les Territoires du Nord-Ouest, donnant le nom du colon, la description usuelle de la terre endettée, le chiffre de la dette et le taux de l'intérêt, le nom de la personne ou compagnie qui a fait l'avance, le nom du syndic lorsqu'il y a eu cession, et le nom du concessionnaire et la date des lettres patentes dans les cas où de telles lettres ont été délivrées. Présentée le 24 avril 1900.—*M. Douglas*.................*Pas imprimée.*

115. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1900,—1. Copie de toute correspondance échangée entre aucuns membre ou membres de l'Exécutif des Territoires du Nord-Ouest ou aucuns membre ou membres du Conseil législatif ou de l'Assemblée législative, et aucuns membre ou membres du gouvernement fédéral concernant le montant de la subvention votée pour assurer le fonctionnement du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et le montant qui aurait dû être voté pendant les deux dernières années. 2. Aussi, copie de tous mémoires adressés par le conseil du Nord-Ouest ou par l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest au Gouverneur général en conseil au sujet de la dite subvention. Présentée le 24 avril 1900.—*M. Davin*..*Pas imprimée.*

116. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance, devis, plans, soumissions reçues, contrat ou contrats passés par le gouvernement ou en son nom, concernant le redressement d'environ deux milles du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, entre Colville et Loyalist. Présentée le 1er mai 1900.—*M. Martin*......*Pas imprimée.*

117. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de tous contrats, pétitions de droit, mémoires, lettres, correspondance, ordres en conseil et autres papiers et documents concernant les réclamations de John W. Broderick, Elliott H. Fuller, Lewis A. Dickie, W. B. Harrison, Charles W. McDormand, Margaret Chapman, Thomas D. Curtis, James Barclay Havelock, H. Mosher, James Hermigas, D. Sauntry, Jerome Scott, William Neville, Graham Timmons, George W. Stone, George Moffatt, Peter S. Rose, Samuel Sloan, Samuel Squires, Elizabeth Coke, Albert H. Hagen, E. J. Smith, Joseph W. Rinn et John Medd Caulson, respectivement, au sujet de contrats passés par les susdites personnes respectivement, pour le transport des malles, ou à raison de résiliation des dits contrats par le ministre des Postes. Présentée le 26 avril 1900.—*M. Borden (Halifax)*..................................*Pas imprimée.*

118. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toutes pétitions ou autres communications reçues par le département des Travaux publics, depuis juin 1896, concernant la construction d'un quai ou brise-lames publics, à Grand-Manan, N.-B. Aussi, copie du rapport et des évaluations par E. T. P. Shewen, ingénieur local à Saint-Jean, N.-B., ou par tout autre officier pour ces travaux. Présentée le 1er mai 1900.—*M. Ganong*..*Pas imprimée.*

119. Papiers relatifs aux commissions dans l'armée impériale. Présentés le 1er mai 1900, par sir Wilfrid Laurier..*Pas imprimés.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—1. Noms de tous les fonctionnaires du département de l'Intérieur, y compris la division des Sauvages, dans le Manitoba et l'Assiniboïa. 2. Les endroits où se trouvaient ces fonctionnaires entre le 15 novembre et le 15 décembre 1899, et la nature particulière des travaux auxquels ils étaient employés. Présentée le 1er mai 1900.—*M. Roche*..*Pas imprimée.*

121. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 12 juin 1899,—Copie de toutes pétitions, demandes, correspondance, charte et rapports concernant la Compagnie du canal à navires de Toronto à la Baie-Georgienne. Présentée le 2 mai 1900.—*M. Wallace*..*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

122. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1899, —Copie de toutes lettres ou avis adressés aux entrepreneurs par le ministre des Chemins de fer et Canaux ou par l'ingénieur en chef au sujet d'une nouvelle adjudication des travaux sur les diverses sections du canal Soulanges et des réponses qui ont été faites par les entrepreneurs. Présentée le 2 mai 1900.—*M. Taylor*.................... *Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—1. Etat faisant connaître les noms ou le nombre officiel des garçons dans la maison de réforme de Penetanguishine et de filles dans le refuge industriel de Toronto, dont les sentences ont été suspendues pendant les deux ans qui ont précédé le 1er janvier 1900. 2. La date à laquelle les pétitions ou les demandes de suspension ont été reçues par le département de la Justice. 3. A quelle date le rapport du juge (s'il en est) a été reçu. 4. Quand le rapport du surintendant a été reçu. 5. Quand la suspension de la sentence a été accordée. Présentée le 2 mai 1900.—*M. Clark*............ *Pas imprimée.*

124. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—1. Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de l'Intérieur, ou aucun des officiers de son département, et toute personne dans les Territoires du Nord-Ouest ou dans le Manitoba au sujet du fonctionnement de l'Acte passé en 1899, concernant les garanties de la dette pour grains de semence. 2. Copie, surtout, de toute correspondance concernant la demande formulée par tout propriétaire de homestead pour ses lettres patentes, laquelle demande aurait pu être refusée en alléguant que le dit propriétaire s'est rendu caution pour la dette pour grains de semence contractée par d'autres particuliers, et aussi copie de la demande formulée par le propriétaire de homestead et des lettres refusant de lui accorder sa demande. Présentée le 2 mai 1900.—*M. Davin*.......... *Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de tous règlements passés au sujet de la vente de liqueurs dans les cantines militaires depuis 1890, spécifiant ceux qui sont actuellement en vigueur, et copie de toute correspondance avec le département de la Milice ou aucun de ses officiers, depuis 1896, au sujet de l'application des règlements actuels dans les camps de la milice. Présentée le 2 mai 1900.—*M. Foster*................ *Pas imprimée.*

126. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 25 avril 1900, demandant copie de tous papiers, correspondance et ordres en conseil relatifs à la réclamation de E. J. Walsh, ingénieur civil, contre le gouvernement du Canada, le département du secrétaire d'Etat pour les colonies et le gouvernement des îles Sous-le-Vent, pour services professionnels rendus au gouvernement des des dites îles Sous-le-Vent; aussi, copie de tous papiers et correspondance se trouvant au département des Chemins de fer et Canaux, ou entre les mains du député du ministre de ce département, se rapportant à l'engagement ou aux services comme susdit, du dit E. J. Walsh, ingénieur civil. Présentée le 2 mai 1900. —*Hon. sir Mackenzie Bowell*........................... *Pas imprimée.*

127. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1900,—Copie de toute correspondance entre l'analyste en chef du département du Revenu de l'Intérieur ou tout autre officier ou autres personnes dans le département et les représentants ou agents canadiens des *Chemical Works* (ci-devant H. et E. Albert). Présentée le 3 mai 1900.—*M. Domville.* *Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1900,—Etat indiquant les demandes pour nominations dans l'état-major des divers contingents envoyés ou qui sont actuellement en voie de formation pour service dans le Sud-Africain, les noms, âge, domiciles et qualifications de chacun pour ce service et le cours d'instruction qu'il a suivi, ainsi que les noms des candidats acceptés. Présentée le 4 mai 1900.—*M. Foster*.............................. *Pas imprimée.*

129. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 avril 1900,—Etat indiquant le montant total payé, chaque année, depuis le 1er juillet 1892 jusqu'au 30 juin 1899, sous les chapitres suivants : 1. Traitement du Gouverneur général. 2. Dépenses de voyage du Gouverneur général. 3. Dépenses pour Rideau-Hall—Compte du capital ; entretien ; terrains, compte du capital ; terrains, entretien. 4. Ameublement et fournitures de toute espèce pour Rideau-Hall. 5. Allocation au Gouverneur général pour combustible et éclairage. 6. Dépenses autres en rapport avec le bureau du Gouverneur général. 7. Dépenses autres en rapport avec les terrains de Rideau-Hall. 8. Dépenses totales de toute espèce, depuis le 1er juillet 1892, en rapport avec le bureau du Gouverneur général. 9. Dépenses totales de toute espèce en rapport avec Rideau-Hall et ses terrains, pour la même période. Présentée le 4 mai 1900.—*M. Wilson.* *Imprimée pour les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

130. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1900,—Copie de toute correspondance, mémoires, pétitions, etc., en la possession du gouvernement ou d'aucun de ses membres ou officiers concernant la démission de M. John McPhee comme maître de poste à Murray-Harbour-Road, I.P.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 4 mai 1900.—*M. Martin.* *Pas imprimée.*

131. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 2 avril 1900, demandant un état indiquant : 1. Le nombre et les noms des personnes à qui des commissions ont été accordées dans le corps de police à cheval du Canada, depuis juin 1896. 2. Le temps de service de chaque personne qui a reçu une commission dans ce corps de police. 3. Les titres de cette ou ces personnes à cette ou ces commissions au cas où elles n'auraient pas fait de service dans ce corps de police. Présentée le 7 mai 1900. *Hon. sir Mackenzie Bowell*.......... .... *Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie des devis, plans, soumissions reçues et contrats passés par le gouvernement concernant la construction de dix milles du chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer de Belfast à Murray-Harbour, I.P.-E. Présentée le 9 mai 1900.—*M. Martin*.......... .... *Pas imprimée.*

133. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1900,—Copie de tous ordres en conseil, mémoires, rapports et états concernant la vente du bois sur les terres de l'artillerie à la Pointe-Pelée, dans le comté d'Essex ; aussi, l'état actuel des comptes entre l'acheteur et le gouvernement. Présentée le 9 mai 1900.—*M. Cowan*.................. ....*Pas imprimée.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes, mémoires et papiers en la possession du gouvernement ou d'aucun de ses membres ou officiers concernant l'entrée de Terreneuve dans la Confédération. 2. Copie de tous documents semblables concernant toutes propositions quelconques pour établir des relations commerciales entre Terreneuve et le Canada. Présentée le 9 mai 1900.—*M. Martin.* *Pas imprimée.*

135. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 23 mars 1900, demandant : 1. Copie de la correspondance échangée entre les députés de Montmagny, à différentes époques, et le gouvernement au sujet de la construction d'un bureau de poste dans la ville de Montmagny. 2. Copie de toute communication à ce sujet faite au gouvernement par le conseil de ville ou par toute personne de la ville de Montmagny. 3. Copie des actes passés à cet effet entre le gouvernement et le séminaire de Québec, pour la vente du terrain sur lequel a été construit le bureau de poste de Montmagny, ainsi que de tous actes constituant les titres de la propriété en question. Présentée le 9 mai 1900.—*Hon. M. Landry*.............. .... *Pas imprimée.*

136. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 25 avril 1900, demandant un état détaillé du coût et de la nature de toutes les réparations et changements faits au steamer *Minto* depuis son arrivée dans les eaux canadiennes, avec indication des noms des personnes employées à faire ces réparations et changements, et du montant payé à chacune d'elles. Présentée le 9 mai 1900.—*Hon. M. Ferguson* ... .*Pas imprimée.*

137. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports depuis 1894 entre le gouvernement et ses agents dans la Colombie Anglaise ou toute autre personne, au sujet de la nécessité d'employer un autre navire pour faire, de concert avec le steamer *Quadra*, le service des phares et de la protection des douanes et des pêcheries sur le littoral de la Colombie Anglaise. Présentée le 10 mai 1900.—*M. Prior*................... ... .*Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1899,—Copie de toute correspondance, rapports et papiers entre le département de la Marine et des Pêcheries ou tout autre département ou ministre du gouvernement et toutes personne ou personnes au sujet de la prohibition de l'exportation du poisson pris dans les eaux des lacs Manitoba et Winnipegosis pendant les mois d'été. Présentée le 10 mai 1900.—*M. Roche*..........................*Pas imprimée.*

138*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 mai 1900,—Copie de toute correspondance, rapports et papiers concernant la défense d'exporter le poisson pris dans les lac Winnipegosis et Manitoba, depuis la date de la demande faite à ce sujet le 23 avril 1900 jusqu'à aujourd'hui. Présentée le 23 mai 1900.—*M. Roche*................ ....*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

139. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 10 mai 1900, demandant copie des ordres en conseil et de la correspondance concernant l'admission des valeurs inscrites en Canada sur la liste des garanties sur lesquelles les fidéicommissaires en Angleterre sont autorisés à placer les fonds qui leur sont confiés. Présentée le 10 mai 1900.—*Hon. W. S. Fielding.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

140. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 25 avril 1900, demandant un état indiquant les dépenses et les recettes du steamer *Stanley* pendant qu'il a fait le service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme en 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898 et 1899. Un état semblable au sujet du steamer *Minto* pour l'hiver 1900—ces états ne devant pas comprendre les réparations faites à l'un ou l'autre de ces steamers. Présentée le 11 mai 1900.—*Hon. M. Ferguson.*
Pas imprimée.

141. Relevé des noms et salaires de toutes les personnes nommées ou promues dans le service civil en 1898. Présenté le 14 mai 1900, par sir Wilfrid Laurier.......... .... *Pas imprimé.*

142. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de tous comptes rendus par le capitaine S. M. Hatfield, gardien de pêcheries pour Yarmouth. Aussi, état faisant connaître tous les montants qui lui ont été payés comme salaire et comme dépense de voyage, chaque année, depuis sa nomination. Présentée le 14 mai 1900. *M. Borden (Halifax)*.............................. *Pas imprimée.*

143. Réponse à une adresse du Sénat en date du 25 avril 1900, demandant un état détaillé indiquant le montant de l'indemnité payée ou offerte aux propriétaires pour dommages éprouvés par eux ou pour terrains expropriés lors de la construction du chemin de fer de Charlottetown à Murray-Harbour, cet état indiquant la quantité de terrain prise de chaque propriétaire. Présentée le 14 mai 1900.—*Hon. M. Ferguson*.............................. *Pas imprimée.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toutes pétitions ou autres communications reçues par le département des Travaux publics depuis juin 1896 concernant la réparation et l'extension du brise-lames de Wilson's-Beach, N.-B. Aussi, copie de toutes évaluations et rapports faits par les ingénieurs du gouvernement au sujet de ces travaux. Présentée le 21 mai 1900.—*M. Ganong*.............................. *Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1900,—Copie de tous papiers, pétitions, correspondance et rapports concernant une demande faite aux autorités du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul pour charroyer les déchets de pierre le long de la rive de la rivière des Prairies, à Saint-Vincent-de-Paul, afin d'empêcher les dommages causés par la dite rivière à la voie publique dans la dite localité. Présentée le 22 mai 1900.—*M. Fortin*......... *Pas imprimée.*

146. Rapport du commissaire sur la condition des mineurs et des mines dans la Colombie-Anglaise. Présenté le 23 mai 1900, par sir Richard Cartwright.............................. *Pas imprimé.*

146*a*. Second rapport du commissaire sur la condition des mineurs et des mines dans la Colombie-Anglaise. Présenté le 6 juin 1900, par sir Wilfrid Laurier.............................. *Pas imprimé.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 29 mai 1900, pour copie des papiers concernant l'achat de bottes pour la police à cheval. Présentée le 29 mai 1900.—*Sir Wilfrid Laurier*.............................. *Pas imprimée.*

148. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er juin 1900, pour copie de la correspondance concernant les navires à obtenir pour transporter du foin et autres produits de Saint-Jean aux ports du Sud-Africain. Présentée le 1er juin 1900.—*Hon. S. A. Fisher*..*Pas imprimée.*

149. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions et observations du conseil de Sydney, Cap-Breton, et de la Chambre de Commerce du Cap-Breton ou de toutes autres personnes adressés au département des Chemins de fer ou à aucun membre du gouvernement protestant contre le système actuel de faire circuler tout le train rapide aller et retour, deux fois par jour, entre la jonction de Sudney-Nord et le quai de Sydney-Nord, distance de six milles environ, alors que ce train se rend de l'ouest au terminus du chemin de fer à Sydney, ou *vice versa*. Présentée le 29 juin 1900.—*M. Hale*....*Pas imprimée.*

150. Réponse à un ordre de Chambre des Communes, en date du 23 avril 1900,—Copie de toute correspondance, lettres et rapports échangés entre le département de la Marine et des Pêcheries et M. W. W. Stumbles, agent du ministère de la Guerre, en rapport avec sa visite récente dans la Colombie-Anglaise. Présentée le 4 juin 1900. *M. Prior*.............................. *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

151. Copie d'un ordre en conseil nommant une commission pour faire une enquête sur les fraudes électorales. Présentée le 4 juin 1900, par sir Wilfrid Laurier
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

152. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1900,—Copie de toute correspondance, papiers, rapport ou rapports concernant la demande faite pour l'établissement d'un bureau de poste à Lavalle, dans le township de Devlin, district de la Rivière-à-la-Pluie. Présentée le 4 juin 1900.—*M. Sproule*. .... *Pas imprimée.*

153. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 7 mai 1900, demandant : 1. Un état indiquant le nombre de wagons arrivés à Halifax et à Saint-Jean respectivement, avant le 10 avril dernier, et qui à cette date n'avaient pas été déchargés. 2. Les dates de leur arrivée. 3. Les noms des consignataires de ces wagons. 4. Les stations où les wagons avaient été chargés. 5. Les noms des expéditeurs. 6. Les dates d'expédition. Présentée le 6 juin 1900.—*Hon. M. Wood.*
Pas imprimée.

154. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 15 mai 1900, demandant copie des pétitions, mémoires ou autres communications reçus par le gouvernement depuis 1895, au sujet de la construction du chemin de fer d'embranchement dans l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 6 juin 1900.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*.. *Pas imprimée.*

155. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 10 mai 1900, demandant copie du rapport du capitaine Smith relativement à la perte du steamer *Portia*, au large de Sambro, Nouvelle-Ecosse, le 10 juillet 1899, et des témoignages pris à l'enquête qui a été faite subséquemment au sujet de la perte du dit steamer. Présentée le 6 juin 1900.—*Hon. M. Ferguson* .... *Pas imprimée.*

156. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 7 mai 1900, demandant copie de la communication de J. L. P. O'Hanley, ingénieur civil, au Gouverneur en conseil, sur l'état dangereux du pont de chemin de fer qui traverse le canal Lachine à la rue Wellington, à Montréal. Présentée le 6 juin 1900.—*Hon. M. O'Donohue*.. *Pas imprimée.*

157. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 1er mars 1900, demandant copie de tous les arrêtés du conseil désavouant des actes adoptés par quelqu'une des législatures des provinces du Dominion, ou par l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, depuis le premier août 1896, et de la correspondance à ce sujet. Aussi, copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et quelqu'un des gouvernements provinciaux, relativement à toute proposition de changement ou modifications à quelqu'un des actes qui peuvent avoir été adoptés par ces législatures locales. Présentée le 6 juin 1900.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*.............. *Pas imprimée.*

158. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 juin 1900, pour copie de la correspondance, etc., concernant les rations de marche (*Emergency rations*). Présentée le 12 juin 1900.—*Hon. F. W. Borden*.. *Pas imprimée.*

159. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance entre aucun officier du département de l'Intérieur et aucun officier du service intérieur de la police à cheval du Nord-Ouest, à Ottawa, au sujet de l'adjudication de contrats d'approvisionnements pour la police à cheval du Nord-Ouest depuis le 23 juin 1896. Copie de toute correspondance entre M. Fred. White, contrôleur de la police à cheval du Nord-Ouest et le colonel Herchmer ou tout officier de la police à cheval du Nord-Ouest au sujet de l'adjudication de contrats pour l'achat d'approvisionnements pour la police à cheval du Nord-Ouest depuis le 23 juin 1896. Copie de toute correspondance échangée entre Walter Scott, de Régina, et le ministre de l'Intérieur ou aucun officier de son département, en 1899, concernant l'achat de grandes quantités de thé d'un marchand de Régina. Présentée le 12 juin 1900.—*M. Davin*.......... *Pas imprimée.*

160. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 2 mai 1900, demandant : 1. Copie des avis d'après lesquels a été rédigé le contrat passé pour la construction du steamer *Minto*. 2. Copie des avis contenant la demande de soumissions pour la construction du bateau. 3. Copie de toutes les soumissions reçues à la suite de ces avis. 4. Un état de ce que le steamer a effectivement coûté, avec mention séparée et des prix spécifiés au contrat et des *extras*. 5. Un relevé détaillé de la nature de ces dernières dépenses. Présentée le 11 juin 1900.—*Hon. M. Ferguson*... *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

161. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1900,—Copie du contrat passé entre le gouvernement du Canada et la ligne de steamer *Beaver* pour le transport des malles entre le Canada et l'Angleterre, et de tous ordres en conseil à ce sujet. Aussi, état indiquant la durée de chaque voyage des steamers de la dite ligne entre Liverpool et Halifax et Halifax et Liverpool, pendant la saison d'hiver de 1899-1900. Présentée le 13 juin 1900.—*Sir Adolphe Caron*..*Pas imprimée.*

162. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de tous papiers et de toute correspondance concernant la réclamation de J. Wilson pour services rendus au département de la Marine et des Pêcheries en rapport avec le phare de l'île aux Œufs, C.-A. Présentée le 22 juin 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*..................................*Pas imprimée.*

163. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 22 juin 1900, pour copie de la correspondance entre le département des Finances et la Banque Canadienne de Commerce concernant les affaires de banque du gouvernement dans le district du Yukon. Présentée le 22 juin 1900.—*Hon. W. S. Fielding*..*Pas imprimée.*

164. Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat, en date du 15 mai 1900, demandant copie des pétitions, mémoires ou autres communications reçus par le gouvernement depuis 1895, au sujet de la construction de chemin de fer d'embranchement dans l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 19 juin 1900.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*..*Pas imprimée.*

164*a*. Réponse supplémentaire au n° 164. Présentée le 25 juin 1900....................*Pas imprimée.*

165. Réponse à une adresse du Sénat, copie de toutes lettres et correspondances échangées entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres et les intéressés, au sujet du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, du chemin de fer projeté connu sous le nom de chemin de fer de la ligne courte de Gaspé, et du chemin de fer de la Rive-Sud, relativement à l'octroi ou paiement de subvention ou à la concession de privilèges à quelqu'une des compagnies de ces chemins de fer ; ainsi que copie de toutes requêtes, pétitions, résolutions ou autres documents concernant ces chemins de fer. Présentée le 21 juin 1900.—*Hon. M. Landry*..*Pas imprimée.*

166. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 25 avril 1899, demandant : 1. Un état du nombre d'acres de terre réservées pour des fins d'éducation dans la province du Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, respectivement, sous l'autorité du chapitre 54 des Statuts revisés du Canada, article 23. 2. Le nombre d'acres vendues dans le Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, les paiements faits et les montants restant dus sur ces ventes. 3. Le montant total au crédit du dit fonds détenu par le Dominion, la nature des placements opérés et le taux d'intérêt en provenant. 4. Le montant avancé sur le principal pour venir en aide à l'enseignement dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. 5. Le montant rapporté au dit principal sur le produit de la vente des terres réservées pour les fins de l'enseignement et le montant actuellement dû au dit principal. 6. Et toute correspondance relative à quelque nouvelle avance à faire sur le dit fonds scolaire soit au Manitoba ou au Nord-Ouest. . Présentée le 26 juillet 1899.—*Hon. sir Mackenzie Bowell.* *Pas imprimée.*

167. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 8 mars 1900, demandant copie du rapport supplémentaire de J. L. P. O'Hanly, I.C., au sujet de l'effet que pourrait avoir le canal de drainage de Chicago sur le niveau des grands lacs. Présentée le 25 juin 1900.—*Hon. M. O'Donohue.* *Pas imprimée.*

168. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Etat indiquant quelles quantités de vieux fer ont été vendues par le département des Chemins de fer depuis le 1er juillet 1896, à quelles dates et pour quel prix, à quelles personnes des ventes ont été faites, et si ces ventes ont été faites après demande publique de soumissions ou autrement, et si c'est par voie de soumission, quelles soumissions ont été reçues, et quels prix y étaient stipulés. Présentée le 27 juin 1900.—*M. Foster*..*Pas imprimée.*

169. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1900,—Copie de toutes soumissions, contrats et correspondance concernant l'achat de locomotives et de matériel roulant pour les chemins de fer de l'Etat depuis le 15 juillet 1896 jusqu'au 15 avril 1900.—*M. Haggart.* *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Fin.*

TRENTE-DEUXIEME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1899

MARINE

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.
1900

TABLE DES MATIÈRES.

SUJETS TRAITÉS DANS LE RAPPORT DU DÉPUTÉ DU MINISTRE.

PARTIE I.

ANNEXES.

PARTIE II.

A Son Excellence le Très-honorable SIR GILBERT JOHN ELLIOT, CÒMTE DE MINTO, *Gouverneur général du Canada, etc., etc.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, pour être présenté à la législature du Canada, le trente-deuxième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, division de la Marine.

J'ai l'honneur d'être,
De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

LOUIS HENRY DAVIES,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, décembre 1899.

PREMIÈRE PARTIE.

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE—RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF SUR LA CONSTRUCTION ET LA RÉPARATION DES PHARES, AINSI QUE SUR LES LEVÉES HYDROGRAPHIQUES ET LES ÉTUDES DES MARÉES.

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

A l'honorable
Sir LOUIS DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des opérations de ce ministère (division de la marine) pour l'exercice terminé le 30 juin dernier, avec le compte rendu d'une partie du travail qui s'y est fait jusqu'à ce jour.

La première partie du présent rapport contient le rapport *in extenso* de l'ingénieur en chef sur la construction et l'entretien des phares et des autres aides pour la navigation, ainsi que des résumés des rapports du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, du président du bureau d'examinateurs des capitaines et seconds, des inspecteurs d'expéditions de bétail, du directeur du service météorologique et magnétique, de l'inspecteur du service des signaux, et des rapports relatifs aux postes de sauvetage et aux récompenses accordées pour secours porté aux naufragés.

On y donne aussi un compte rendu succint du service fait par les steamers fédéraux, avec un état des dépenses de ce chef. On y résume en outre tout ce qui concerne le service des bouées sur les côtes, dans les havres et sur les cours d'eau intérieurs, l'approvisionnement de pétrole pour les phares, les hôpitaux de marine du Canada, les certificats de capitaines et seconds, les sinistres et accidents, et le service postal par bateaux brise-glace.

La seconde partie contient au long les divers rapports reçus ainsi que l'état des dépenses et des recettes, et les relevés des droits perçus pour les marins malades, des droits de quaiage, des sinistres et accidents, et des bateaux à vapeur inspectés, avec une liste des gardiens de phares.

Le chiffre des dépenses faites par le ministère dans les différentes divisions du service public qu'il a administrées durant l'exercice terminé le 30 juin dernier a été de $1,020,259.08, contre $782,911.74 l'année précédente. La dépense pour le gouvernement civil, y compris les divisions de la marine et des pêcheries, s'est élevée à $61,426.16. Dépenses casuelles, $11,407.81.

Le crédit affecté par le Parlement à nos différentes divisions, non compris les appointements des employés du ministère, a été de $1,068,124. On voit donc que la dépense de l'année a été de $47,864.92 moindre que le crédit voté par le Parlement.

Le nombre total des personnes attachées au service extérieur de la division de la marine est, à l'heure qu'il est, de 1,907.

Durant le dernier exercice, les dépenses pour l'entretien des phares et pour le service côtier se sont élevées à $472,751.93, et pour la construction à $64,705.63; soit en tout, entretien et construction, $537,457.56; tandis que l'année précédente le montant déboursé pour le service des phares et le service côtier, y compris la construction, s'était élevé à $474,216.67, soit une augmentation de dépenses pour l'exercice terminé le 30 juin dernier de $63,240.89.

Le crédit affecté à ce service était de $539,010; la dépense a donc été de $1,552.44 moindre que le crédit voté par le Parlement.

SERVICE DES PHARES.

Le service des phares du Canada se divise comme suit: division d'Ontario, comprenant tous les phares situés à l'ouest de Montréal jusqu'aux Territoires du Nord-Ouest; division de Québec, qui s'étend en aval de Montréal et comprend le fleuve et le golfe Saint-Laurent et le détroit de Belle-Isle; division de la Nouvelle-Ecosse, comprenant l'île Saint-Paul, le Cap-Breton, l'île de Sable et le Cap Race, Terreneuve; les divisions du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard, et de la Colombie-Anglaise, comprenant chacune d'elles les phares qui se trouvent dans les limites de chacune de ses provinces. Le nombre total des stations de phares, des phares flottants et signaux de brume du Canada était, au 30 juin 1899, de 674; celui des feux, 846; le nombre des sifflets de brume, cornets de brume, cloches et canons était de 88; le nombre des gardiens de phares et des mécaniciens des sifflets de brume, y compris les capitaines des phares flottants, était de 676.

On trouvera dans la première partie le rapport de l'ingénieur en chef concernant la construction et la réparation des phares, les levés hydrographiques, les études sur les marées, etc. Ce rapport mentionne les principales réparations et améliorations faites aux stations déjà existantes; on y parle aussi de nouvelles aides pour la navigation. On y voit aussi, classé sous des rubriques particulières, un aperçu de ce qui s'est fait aux postes de signaux d'alarme où sont établis des sifflets à vapeur, des cornets à air comprimé et des appareils détonants. Il y est également parlé des réparations effectuées à chacun de ces postes.

CORRESPONDANCE.

Le service de la correspondance de cette divisition du ministère est sous la conduite de M. John Hardie, premier commis. Il a été reçu environ 15,640 lettres durant l'exercice. Cette correspondance a été parcourue avec soin et il y a été répondu chaque fois que c'était nécessaire. Il a été expédié durant la même période environ 15,000 lettres. Dans ce nombre de lettres transmises à ce bureau ou expédiées au dehors ne sont pas compris les formules, rapports, lettres circulaires, demandes de soumissions. Les formules, etc., sont en grand nombre et requièrent une attention spéciale, vu l'importance des matières auxquelles elles ont trait.

Dans le département des archives, les lettres reçues sont parcourues avec soin, notées au registre, mises en liasses, et la copie de la réponse y est annexée, de sorte qu'il est bien facile de consulter les lettres et réponses, et de retrouver à un moment donné un sujet quelconque.

MARINE MARCHANDE.

Nous n'avons pas reçu des registraires de la marine marchande des différents ports du Canada les rapports ayant trait à la marine marchande pour l'année 1899. Ces rapports sont préparés à la fin de l'année et ne peuvent en conséquence nous parvenir avant les premiers jours de janvier, comme le veut du reste l'Acte de la Marine Marchande du Canada. Les relevés indiquant le nombre de vaisseaux inscrits aux registres du Canada à la date du 31 décembre 1899, figureront dans le sup-

plément n° 1 de ce rapport. On y voit aussi le nombre des vaisseaux nouvellement construits et enregistrés, ainsi qu'un état comparatif du tonnage des vaisseaux construits et enregistrés de 1874 à 1898 inclusivement.

M. W. L. Magee, premier commis, s'occupe de tout ce qui a trait à la marine marchande.

BOUÉES ET BALISES.

La grande étendue des côtes du Canada, et les innombrables baies, anses, rivières, havres et autres cours d'eau navigables qui s'y trouvent exigent un grand nombre de bouées, dont l'entretien coûte en moyenne $55,000 par année. Pour l'exercice terminé le 30 juin dernier, ce service a coûté $78,176.93. La dépense de ce service augmente les années où l'on fait installer de nouvelles bouées-signaux en acier et autres bouées de côte.

L'ingénieur en chef, dans son rapport sur les bouées, fait remarquer que le ministère est en train de remplacer avantageusement les bouées de bois par des bouées côtières en acier. Les districts pourvus de bouées dans tout le Canada sont aujourd'hui au nombre de plus de trois cents, avec un nombre total de plus de trois mille bouées. On tient au bureau un registre du nom des battures, écueils, récifs et autres endroits de chenaux, havres, etc., où l'on a placé des bouées ; ceci permet de localiser immédiatement les bouées dont il est fait mention dans la correspondance.

Le système de mise à l'entreprise de l'entretien des bouées a fonctionné avec économie et efficacité. Dans la plupart des cas, les entreprises sont sous la direction immédiate des officiers du ministère, lesquels doivent faire rapport au bureau de toute négligence dont pourraient se rendre coupables les entrepreneurs. Il existe actuellement environ 150 contrats, plus de 110 ayant pris fin, et de nouveaux contrats seront passés au printemps. Les entrepreneurs sont payés tous les six mois, sur certificat de l'officier chargé de la surveillance des travaux. Il y a cependant des districts où il n'y a pas de contrat, et où les capitaines de port voient au balisage. Dans ces derniers cas, nous avons constaté qu'il était plus avantageux de confier ce travail à ces officiers.

Un grand nombre de bouées à sifflet, bouées-cloches, et autres bouées de fer sont entretenues par les steamers fédéraux le long des côtes des diverses provinces du Canada, notamment la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique. Le coût de l'entretien confié aux steamers n'est pas directement porté au débit du service des bouées, mais il figure dans les frais d'entretien des steamers, qui remplissent souvent la double fonction de servir les phares et d'entretenir les bouées au cours des mêmes voyages.

La dépense du service des bouées pour l'exercice terminé le 30 juin 1899 se décompose comme suit:

Pour la province de Québec, y compris le port de Montréal.	39,644.11
En amont de Montréal, y compris Ontario..................	6,323.73
Nouvelle-Ecosse..	11,843.89
Nouveau-Brunswick...	11,634.42
Colombie-Britannique.......................................	5,409.81
Ile du Prince-Edouard.......................................	3,320.97
Total..	$78,176.93

En sus des bouées servant à indiquer les endroits dangereux, il y a en aval de Québec 11 bouées à gaz et une bouée de rechange, ainsi qu'une usine à gaz, des citernes d'alimentation, etc. Deux bouées à gaz sont maintenues dans le Passage de Pélée et trois à Parry-Sound, Ontario. Toutes ces bouées aident les navires à se diriger la nuit.

Le contrat pour l'entretien des bouées et des balises dans le chenal entre Montréal et Québec a été annulé au printemps de 1899. Le chalan à vapeur *Shamrock*, qui avait été construit pour ce service par l'ex-entrepreneur, a été acheté, et des officiers, sous le contrôle direct du ministère, ont été nommés pour baliser le chenal. Les bouées ont été augmentées en nombre, et diverses modifications et améliorations ont été faites.

Dix-huit grosses bouées coniques en acier et 10 bouées-barils en fer de 3 pieds ont été construites à l'entreprise et mises en place par le *Shamrock*. Outre cela, un grand nombre de bouées-espars ont été préparées et posées en divers endroits du chenal.

L'ingénieur en chef du ministère a donné son attention personnelle aux changements et améliorations, et a vu à ce que le service des bouées et des balises fût surveillé de près.

Plusieurs nouvelles balises ont été installées et quelques-unes de celles qui existaient déjà ont été améliorées. Le rapport de l'ingénieur en chef contient les détails des améliorations effectuées et des travaux exécutés pendant la saison de navigation.

On remarquera que les dépenses totales du service des bouées pour l'exercice sont plus élevées que d'habitude; cela est dû à l'achat du *Shamrock*, qui est employé exclusivement au service des bouées entre Montréal et Québec.

Dans le cours de l'année, des soumissions ont été demandées et des contrats passés pour les bouées en acier suivantes, savoir: 3 bouées à cloche, 2 bouées à sifflet, 2 bouées coniques et 7 bouées-barils pour le Nouveau-Brunswick; 4 bouées à sifflet, 3 bouées à cloche, 5 bouées coniques et 4 bouées-barils pour la Nouvelle-Ecosse; 4 bouées coniques pour Québec; et 6 bouées coniques pour la Colombie-Britannique.

PÉTROLE POUR L'USAGE DES PHARES.

On a demandé des soumissions en mars 1897 pour le pétrole des phares, et l'adjudication en a été faite à la compagnie dite *National Oil Company*, de Pétrolia, Ont., dont la soumission était la plus basse. Un contrat a été passé avec cette compagnie pour 3 ans. La *National Oil Company* ayant discontinué les affaires, le contrat a été transféré à l'*Imperial Oil Company*, de Sarnia, pour la saison de 1899.

Le cahier des charges exige que le pétrole pèse, à 62° Fahrenheit, pas moins de 7·85 liv., et pas plus de 8·20 liv. au gallon, et qu'il ait subi l'épreuve du jaillissement à 115° Fahr.

La quantité de pétrole fournie aux phares en amont de Montréal durant la saison de 1889 a été de 21,782.18 gallons, mesure impériale, au coût de $3,728.70; aux phares de la division de Québec, 12,915 gallons, au coût de $2,176.26; à ceux de la division de la Nouvelle-Ecosse, 37,431 gallons, au coût de $7,948.93; à ceux de la division du Nouveau-Brunswick, 8,550 gallons, au coût de $1,816.88; à ceux de l'Ile du Prince-Edouard, 7,501 gallons, au coût de $1,650.33.

En plus, le ministère a acheté de la *Standard Oil Company* de New-York pour la division de la Nouvelle-Ecosse, 7,000 gallons de pétrole américain à 15¼ cents le gallon, à New-York; pour la division du Nouveau-Brunswick, 4,000 gallons à 15¼ cents le gallon, et pour la division en amont de Montréal, 1,150 gallons au même prix à New-York. Le fret en a été payé par le ministère. En sus de cela on a acheté pour la division de la Colombie Anglaise 5,500 gallons de pétrole américain à 21¼ cents le gallon.

Les prix, d'après le contrat, sont les suivants :—

Livré à	Par gallon en barils.	Par gallon en boîtes.
	c.	c.
Sarnia	14¼	19
Hamilton	15	19¾
Kingston	15¾	20¼
Montréal	16¼	20½
Québec	16½	21¼
Saint-Jean, N.-B.	16½	21¼
Pictou, N.-E.	16¾	21½
Halifax, N.-E.	16½	21¼
Charlottetown, I.P.-E.	17¼	22

STEAMERS FÉDÉRAUX.

"NEWFIELD."

Le *Newfield* est un vaisseau en fer commandé par le capitaine John H. Campbell et ayant un équipage de 33 hommes. Voici ses dimensions: longueur, 206 pieds; largeur, 29; profondeur de la cale, 16; tonnage brut, 785 tonneaux; tonnage enregistré, 509.

Du 1er au 19 juillet 1898, le steamer *Newfield*, avec le surintendant des phares et M. Stevens à bord, fit le service des phares du Cap-Breton, du Cap Race, de l'île Saint-Paul et du détroit de Northumberland. Il fut ensuite employé à la pose du câble jusqu'au 23 de septembre.

Le 24 de septembre, le *Newfield* prit un chargement de charbon et de provisions pour l'Ile de Sable. Après avoir visité et ravitaillé cette île, il retourna à Halifax, où furent débarquées les munitions de retour.

Le steamer fut ensuite employé de nouveau à la pose du câble jusqu'au 17 de novembre. Des provisions, des bouées et des amarres pour la côte ouest furent embarquées le 18 de novembre. Le steamer fit le service des phares et des bouées dans ces parages jusqu'au 27 de novembre.

Le *Newfield* fut envoyé pour lever les bouées automatiques sur la côte de l'Ile du Prince-Edouard, vu que le *Stanley* était alors à subir des réparations. Le steamer reprit ensuite le service des phares et des bouées dans la Nouvelle-Ecosse, et continua ce service jusqu'au 1er de janvier 1899, alors que l'équipage fut transféré sur l'*Aberdeen*, et que le *Newfield* fut mis en hivernage.

Le 26 d'avril, le steamer quitta Halifax pour faire le service des phares et des bouées. Il continua ce service jusqu'au 7 de mai, alors qu'il fit un voyage à l'Ile de Sable avec des provisions. Quelques marchandises, sauvées du steamer *Moravia*,

furent mises à bord, à l'Ile de Sable, et débarquées à Halifax. Le service des phares et des bouées fut repris le 19 de mai et continué jusqu'au 30 de juin.

Les réparations ordinaires au *Newfield* ont été faites en grande partie par le mécanicien et ses aides. Le coût des réparations à la coque s'est chiffré par $507.92, et à la machine, par $4,226.01.

" LANSDOWNE."

Le *Landsdowne* est un steamer en bois, commandé par le capitaine Geo. W. J. Bissett, et a un équipage de 84 hommes en tout. Voici quelles sont ses dimensions: 188 pieds de longueur, 32 pieds de largeur et 15 pieds de profondeur. Son tonnage brut est de 680, et son tonnage enregistré de 463.

Le steamer *Lansdowne* fut employé à faire le service des bouées côtières dans la division du Nouveau-Brunswick du 1er juillet 1898 au 4 du même mois, alors qu'il commença à desservir les phares et les bouées côtières jusqu'au 4 de novembre. Le *Lansdowne* fit ensuite un voyage à l'Ile de Sable, d'où il repartit le 10 de novembre avec les munitins de retour. Du 14 au 21 de novembre le steamer fit le service des phares. Il retourna ensuite à Saint-Jean, et commença à ravitailler les phares et à faire le service des bouées dans la division du Nouveau-Brunswick.

Le *Lansdowne* fut mis en hivernage, à Saint-Jean, le 3 de mars 1899. Il subit des réparations considérables pendant qu'il se trouvait dans ses quartiers d'hiver Le 26 d'avril il fut placé dans le bassin d'Hilyards, et son fond fut peinturé. Cela prit 2 jours, et le steamer fut mis en commission le 30 d'avril.

Le *Lansdowne* continua à faire le service des phares et des bouées dans le Nouveau-Brunswick. Dans le cours des mois de mai et de juin il fit plusieurs voyages aux phares de la division de la Nouvelle-Ecosse dans le but d'approvisionner de charbon les postes de signaux de brume.

Des réparations importantes furent faites à la cabine du *Lansdowne* et un appareil de chauffage fut installé, ce qui nécessita des ouvrages de plomberie considérables. L'arrière fut réparé à l'extérieur, une des lisses d'éperon fut renouvelée à tribord et des plaques en acier furent posées à tribord et à bâbord ainsi que sur la proue. Le grément d'avant fut avancé d'environ 3 pieds, et le pont principal ainsi qu'une partie du pont de dunette furent calfatés. Environ 50 pieds de semelles furent posés sur la quille.

Des meubles ont été achetés pour la cabine, et quelques ouvrages de tapisserie ont été faits, le tout ayant coûté $44.20. Les poulies ont été réparées, et il en a été ajouté d'autres ; un nouveau foc a aussi été acheté.

Des soumissions ont été demandées pour peinturer le steamer à l'intérieur et à l'extérieur. Le peinturage a coûté $345.30, non compris le peinturage du fond, qui a été fait par les calfats.

Les réparations à la machine et à la chaudière ont coûté $1,021.22.

"ABERDEEN."

L'*Aberdeen* est un steamer en fer à hélice de 180 pieds de longueur, 31 pieds de largeur et 16 pieds de profondeur. Son tonnage brut est de 674, et son tonnage net de 266 ; Sigismond Bélanger en est le capitaine, et son équipage se compose de 36 hommes en tout.

Le steamer *Aberdeen* embarqua des provisions pour les phares, au quai de la Reine, à Québec, le 11 de juillet 1898, et fit un voyage à Belle-Ile avec des hommes et des matériaux pour la construction d'un nouveau phare. Il visita plusieurs phares en se rendant à Belle-Ile et en retournant à Québec. Le steamer arriva à Québec le 13 d'août, alors qu'il fut nettoyé et peinturé par l'équipage. Le 18 d'août, il fit un voyage à la Grosse-Ile, avec les membres de l'Association Médicale du Canada à bord, et revint à Québec le même jour. L'*Aberdeen* fit trois voyages à la station de quarantaine dans le cours des mois d'août et de septembre, et fut employé le reste du temps à ravitailler les phares.

Le 5 de septembre, le steamer quitta Québec pour se rendre à Belle-Ile, arrêtant au Cap Ray et au Cap Norman. M. Noble et plusieurs ouvriers furent transportés de Belle-Ile à Québec. Le vaisseau arriva à Québec le 15 de septembre. Le 30 du même mois, l'*Aberdeen* fut envoyé pour lever l'ancre et la chaîne du steamer de Sa Majesté *Renown*, et retourna à Québec le 1er d'octobre. Le steamer quitta Québec, le 11 d'octobre, avec des approvisionnements pour les phares du fleuve et du golfe Saint-Laurent, du détroit de Belle-Ile et des Rochers aux Oiseaux ; il retourna à Québec le 6 de novembre. Le steamer partit de Québec le 14 de novembre pour faire le service des bouées et des phares flottants, et continua ce service jusqu'au 30 de novembre.

L'*Aberdeen* se dirigea ensuite vers Halifax, où il devait remplacer le *Newfield*, et arriva à cette ville le 4 de décembre. Il fut employé à faire le service des phares et des bouées, dans la division de la Nouvelle-Ecosse, jusqu'au 20 de décembre. Des provisions furent ensuite embarquées à bord et un voyage fut fait à l'Ile de Sable, le vaisseau retournant à Halifax le 23 de décembre. Le service des bouées fut alors repris par l'*Aberdeen* et continué jusqu'au 1er de mars 1899, alors que des provisions furent embarquées et qu'un autre voyage fut fait à l'Ile de Sable. L'équipage du steamer naufragé *Moravia* fut transporté de l'Ile de Sable à Halifax. Un autre voyage fut fait à ce poste, avec des approvisionnements à bord, le 8 de mai L'*Aberdeen* fut employé le reste du temps à faire le service des bouées jusqu'au 30 de juin.

"QUADRA."

Le *Quadra* est un vaisseau en fer ayant les dimensions suivantes : longueur, 174 pieds ; largeur, 21·1 ; profondeur de la cale, 13.6 ; tonnage brut, 573·30 tonnes ; tonnage enregistré, 265·25. Il est commandé par John T. Walbran et a un équipage de 21 hommes en tout. Du 1er au 10 de juillet 1898, le *Quadra* fit le service comme garde-côte sur le littoral ouest de Vancouver. Il fut ensuite employé à faire le service des phares et des balises jusqu'au 22 du même mois, alors qu'il fut mis à la disposition de Son Excellence le Gouverneur général jusqu'au 23 de juillet.

Le 28 de juillet, le maire et les échevins de Victoria, ainsi que 180 dames et messieurs, membres de la Presse des Etats du Wisconsin et du Michigan, furent transportés de Victoria à Esquimault puis ramenés.

Le *Quadra* continua ensuite à faire le service régulier des phares et des bouées jusqu'au 20 de décembre. Le 21 de décembre, des préparatifs furent faits pour réparer le steamer. Les réparations furent commencées le 23 de décembre, et le steamer resta désarmé jusqu'au 16 de mars 1899. A cette date-là, il fut mis en commission et employé à desservir les phares jusqu'au 8 d'avril, alors qu'il fut nettoyé et peinturé.

Le 15 d'avril, le *Quadra* commença à faire le service des phares et des bouées et continua ce service jusqu'au 18 de juin, date où les membres de la Presse de la région ouest du Canada s'embarquèrent à bord du steamer et furent transportés de Victoria à Seatle, qu'ils visitèrent; ceux-ci et un grand nombre d'autres personnes que l'on avait prises à bord à Seattle furent tous débarqués à Victoria le 20 de juin. Le *Quadra* reprit ensuite le service des phares et des balises, qu'il continua jusqu'au 30 de juin.

"STANLEY."

Le *Stanley* est un vaisseau en fer commandé par le capitaine Angus Brown et a un équipage de 35 hommes en tout. Ses dimensions sont: longueur, 207 pieds; largeur, 32; profondeur de la cale, 19; tonnage brut, 914, et tonnage enregistré, 395.

Le 1er juin 1898, le *Stanley* quitta Charlottetown pour faire le service comme garde-côte et continua à faire ce service jusqu'au 4 d'octobre. Il retourna ensuite à Charlottetown, où on lui fit subir les réparations ordinaires. Du 15 au 17 de décembre, le "*Stanley* fut employé à faire le service des bouées côtières.

Le 20 décembre, le steamer commença à faire le service postal régulier entre Charlottetown et Pictou, et continua ce service jusqu'au 29 décembre. Comme la baie d'Hillsborough était alors remplie de glace et qu'il faisait très froid, il fut décidé que l'on se rendrait à Georgetown. Le steamer fit le service entre Pictou et Georgetown jusqu'au 2 de février 1899, alors qu'il fut pris dans les glaces en se rendant à Georgetown, endroit qu'il n'atteignit que le 18 de février. L'espace de temps compris entre le 20 et le 24 février fut employé à faire un voyage. Du 25 février au 7 avril le *Stanley* continua à faire le service aussi régulièrement que possible, ayant établi des voyages de retour quotidiens. Les malles furent transférées de la route des Caps au *Stanley*. Le 17 d'avril, le steamer reprit sa route de Charlottetown et continua à la desservir jusqu'au 28 du même mois, alors qu'il abandonna le service, le navire *Princess*, de la Compagnie de Navigation à Vapeur, prenant charge des malles

Le 29 d'avril, le *Stanley* toua jusqu'au hauts-fonds du côté sud du chenal les espars de la barque naufragée *Bartins*, qui gênaient la navigation.

Le 2 mai, le steamer fut préparé pour le service des bouées côtières. Les différentes bouées furent mises en place aux dates suivantes : bouées de la batture Tryon, le 8 de mai; bouée des Rochers des Sauvages, le 9 du même mois; bouée à cloche et bouée conique du havre Tourmente, le 11 du même mois. Du 11 au 22 de mai, les hommes furent occupés à racler et à nettoyer les citernes de l'est et à faire les autres ouvrages nécessaires.

Le 23 de mai, le *Stanley* quitta Charlottetown pour se rendre à Pictou, où son fond fut nettoyé et peinturé. Cet ouvrage fut achevé le 6 de juin. Une nouvelle bouée automatique pour le récif de la Pointe-Ouest fut alors embarquée à bord et mise en place, le steamer retournant à Charlottetown le 10 de juin.

Le 12 de juin, le steamer reprit le service sur la route de Charlottetown et Pictou pour le compte de la Compagnie de Navigation à Vapeur, dont le steamer avait été envoyé à la cale de radoub pour être peinturé. Ce service fut continué jusqu'au 15 de juin, date à laquelle le *Stanley* fut désarmé pour être réparé. Les réparations n'étaient pas terminées le 30 de juin.

Les recettes brutes du *Stanley* se sont chiffrées par $12,187.24. Il a transporté 1,730 passagers et 121,420 colis de marchandises, tout en faisant le service postal.

"MINTO."

Le *Minto* est un steamer en fer de 225 pieds de longueur, 32·6 de largeur et 20·6 de profondeur ; tonnage brut, 1,089, tonnage net, 371 ; cheval-vapeur indiqué, 2,900, cheval-vapeur nominal, 216. Il est commandé par le capitaine Allan Finlayson et a un équipage de 35 hommes en tout.

Le steamer *Minto* a été construit pour le service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Comme je le dis dans mon rapport de l'année dernière, le *Stanley* faisait ce service depuis 1887, et un examen attentif de sa coque démontra qu'on ne pouvait plus compter entièrement sur ce steamer pour continuer le service d'hiver.

Des soumissions furent demandées pour un nouveau steamer dans la Grande-Bretagne, et celle de MM. Gourlay, Frères et Cie, de Dundee, fut acceptée.

Le *Minto* a été construit d'après les plans et devis préparés par M. T. McElhinney, conseiller nautique du ministère. Il fut lancé avec succès le 12 de juillet, et le 13 de septembre il fut équipé et mis en état de prendre la mer. Le capitaine, le 1er officier et le second mécanicien, avec 20 hommes, furent envoyés de Charlottetown à Dundee pour amener le steamer. L'équipage fut augmenté de quelques hommes, qui signèrent le rôle d'engagement à Dundee.

Le *Minto* quitta Dundee le 14 de septembre 1899, et arriva à Charlottetown le 25 du même mois, après avoir essuyé de violentes tempêtes, au cours desquelles ses qualités nautiques se manifestèrent. La vitesse atteinte fut de 16 nœuds à son voyage d'essai, et 14 nœuds en pleine mer.

Les machines sont à triple détente et ont des cylindres de 26, 41 et 65 pouces de diamètre; la course est de 39 pouces. Les fournaises sont gaufrées et pourvues d'appareils de tirage forcé, qui peuvent être employés au besoin.

L'arrière a été spécialement construit pour permettre au steamer de reculer dans les glaces, et il y a un brise-glace pour protéger la mèche du gouvernail, le gouvernail lui-même étant en acier fondu solide. Il y a des citernes de lest au fond et des réservoirs en avant et en arrière, alimentés par une machine et une pompe spéciales.

L'on a acquis de l'expérience par le service du *Stanley*, et en faisant le plan du nouveau steamer l'on s'est appliqué à y introduire toutes les améliorations modernes. Au lieu de compartiments à couchettes comme dans le *Stanley*, il y a huit grandes cabines, avec deux couchettes et un canapé dans chacune. Une cabine plus grande que les autres est pourvue de lits, etc. La salle à manger est spacieuse, élégamment meublée, tapissée et bien éclairée avec des lampes électriques incandescentes. Une partie du salon est meublée spécialement pour donner tout le comfort possible aux dames et est chauffée au moyen d'un appareil du type le plus moderne.

Ce que l'on a eu surtout en vue, cependant, a été d'assurer la solidité de la coque et d'obtenir de puissantes machines.

"BRANT."

Le *Brant* est un nouveau steamer en bois de 100 pieds de longueur, 19 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur. Tonnage brut, 141; tonnage net, 57. Le *Brant* est commandé par le capitaine D. MacKinnon et a un équipage de 12 hommes en tout.

Ce steamer a été construit pour ravitailler les phares de l'Ile du Prince-Edouard et vaquer à divers autres services. La coque a été faite à l'entreprise par M. John White, de la station d'Oleary, et les machines ainsi que les chaudières ont été installées par MM. Bruce Stewart et Cie, de Charlottetown. La coque a été construite sous la surveillance d'un agent de Lloyd, pour la classe de 10 ans, et le fond a été revêtu de métal Muntz.

La machine est à détente et à condensation ; le cylindre de haute pression a 14 pouces, et celui de basse pression 28 pouces, tous deux ayant une course de 28 pouces.

Le *Brant* fut lancé le 10 de juin 1899, mais n'était pas complété à cette date-là. La machine et le gréement furent installés, ce qui permit au steamer de commencer le service de ravitaillement des phares durant la saison de 1899.

Le *Brant* a coûté, tout compris, environ $9,000. Il offre toutes les commodités voulues pour les officiers et les matelots et est solidement construit. Sa machine a bien fonctionné depuis son voyage d'essai, donnant une vitesse de 9½ nœuds à l'heure, avec une faible consommation de charbon.

"SHAMROCK."

Le *Shamrock* est un chalan à vapeur de 117 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et 9·7 pieds de profondeur. Son tonnage brut est de 237, et son tonnage net de 161. Le *Shamrock* a un équipage de 12 hommes, y compris M. U. P. Boucher, qui a charge du steamer et dirige ses mouvements. Le capitaine est M. S. Savaugeau.

Le *Shamrock* est employé exclusivement à faire le service des bouées dans le chenal entre Montréal et Québec. Ce navire fut construit spécialement pour ce service par M. J. C. Kaine, de Québec, l'ex-entrepreneur du service des bouées, et fut lancé en 1898. Il fut acheté au printemps de 1899 au prix de $21,500, y compris le gréement et les accessoires.

Le *Shamrock* fut employé à faire le service des bouées dans le fleuve Saint-Laurent du 17 avril 1899 au 6 de décembre, alors qu'il fut mis en hivernage à Sorel, P. Q.

"BAYFIELD."

Le *Bayfield* est un steamer en bois de 110 pieds de longueur, 18 pieds de largeur et 9 de profondeur. M. W. J. Stewart dirige le service hydrographique ; ses aides sont MM. F. Anderson et R. E. Thyrwhit, M. A. M. McGregor est le capitaine du *Bayfield*, et l'équipage comprend 19 hommes.

Du 3 de mai au 25 d'octobre 1899, le *Bayfield* fut employé aux levées hydrographiques. Le relèvement du littoral sud de l'île Manitouline fut complété. Le steamer fut ensuite employé au relèvement de la côte nord-est du lac Huron, entre le cap Hurd et l'île Lyal, à l'entrée de la baie Stokes. De menues réparations furent faites au *Bayfield* dans le cours du printemps.

"DRUID."

Le *Druid* est un steamer en fer à hélice de 161 pieds de longueur, 21 pieds de largeur et 9 pieds de profondeur. Son tonnage brut est de 239, et son tonnage net de 166. Il est commandé par le capitaine Chs. Kœnig et a un équipage de 20 hommes.

Du 1er au 8 juillet 1898, le *Druid* fut employé à la construction de la jetée à la Traverse, après quoi il commença à alimenter les bouées à gaz et à faire le service des balises. Le 25 de juillet, il fit un voyage de la Grosse-Ile à Québec. Il fut ensuite occupé jusqu'au 22 août à alimenter les bouées à gaz, à aider aux travaux de la jetée de la Traverse et à desservir la station de quarantaine. Le *Druid* fut alors placé dans le dock flottant de Russel, à Lévis, où son fond fut raclé et peinturé, après quoi il fut employé à faire le service des bouées, à ravitailler les phares et à desservir la station de quarantaine jusqu'au 20 de novembre, alors que l'équipage fut congédié et le steamer désarmé.

Le 20 avril 1899, le *Druid* quitta ses quartiers d'hiver pour aller placer les phares flottants et faire le service des bouées; il fut occupé à cela jusqu'au 22 de mai, alors qu'il fit deux voyages à la station de quarantaine, Le service des phares et des bouées fut repris le lendemain. Le *Druid* fit un autre voyage dans le service de la quarantaine le 27 de mai, et encore un autre le 13 de juin. Il reprit ensuite le service des bouées, qu'il continua jusqu'au 30 de juin.

"SIR JAMES DOUGLASS."

Il y a 7 ans, l'on considéra qu'il serait dangereux de continuer à se servir de ce steamer, à cause de l'usure de ses chaudières. L'on ne jugea pas opportun d'y poser de nouvelles chaudières, vu que la coque avait été en usage depuis près de 30 ans. Le steamer a été par conséquent laissé en repos pendant 7 ans, et des efforts ont été faits à plusieurs reprises pour en disposer. Au mois d'octobre de cette année, des soumissions ont été publiquement demandées, et l'offre la plus haute qui ait été reçue a été celle de M. R. Winkleman, savoir $1,292.50. Cette offre a été acceptée et le steamer a été transféré à l'acquéreur.

"DOLPHIN."

Ce petit steamer, qui avait été employé pendant plusieurs années dans le service de protection des pêcheries, fut vendu à M. H. B. Harrison pour $700, lorsque le gouvernement d'Ontario assuma le contrôle des pêcheries de cette province.

AUTRES STEAMERS.

L'*Acadia*, le *Petrel*, le *Curlew* et la *Canadienne* sont attachés au service de la protection des pêcheries de ce ministère.

ÉTAT des frais d'entretien des steamers fédéraux de 1884 à 1899.

Année.	Frais d'entretien.	Année.	Frais d'entretien.
	$ c.		
1883-84	122,816 25	1891-92	127,406 28
1884-85	148,864 26	1892-93	146,521 77
1885-86	130,759 83	1893-94	142,487 42
1886-87	141,424 42	1894-95	129,899 80
1887-88	150,659 19	1895-96	150,519 41
1888-89	126,629 33	1896-97	136,940 11
1889-90	114,959 20	1897-98	117,644 39
1890-91	111,437 03	1898-99	145,270 75

L'état suivant fait voir les frais d'entretien et de réparation et les recettes des steamers pour l'exercice terminé le 30 juin 1887 :—

Nom.	Réparation.	Entretien.	Total.	Recettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Compte général	....	269 16	269 16	
" Druid "	3,874 42	11,876 39	15,750 81	
" Lansdowne "	1,486 01	25,841 97	27,327 98	
" Newfield "	4,734 93	16,184 09	20,919 02	
" Quadra "	1,312 81	19,157 94	20,470 75	
" Stanley "	3,389 40	22,314 25	25,703 65	12,187 24
" Aberdeen "	4,412 69	30,321 44	34,734 13	183 50
" Sir James Douglas "	....	95 25	95 25	
	19,210 26	126,060 49	145,270 75	12,370 74

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET SECONDS.

Le rapport du capitaine W. H. Smith, de la réserve de la marine royale, président du bureau d'examinateurs des capitaines et seconds, forme l'annexe n° 5 de ce rapport.

Durant l'exercice le bureau d'examinateurs des capitaines et seconds a tenu des examens à Halifax 10 fois, à Saint-Jean 6 fois, à Yarmouth 2 fois et à Québec 1 fois, soit en tout 19 fois. Il y a eu aussi 3 examens à Victoria, C.-B., les questionnaires et problèmes ont été expédiés à l'agent de cet endroit et renvoyés à Halifax pour être soumis au président du bureau.

A Halifax il y a eu 9 demandes de certificats de compétence comme capitaine au long cours et 16 pour le cabotage; il y a eu d'agréées 8 demandes pour le long cours et 19 pour le cabotage. Il y a eu 7 demandes de certificats de seconds au long cours et 3 pour le cabotage; il y a eu d'agréées 7 demandes pour le long cours et 3 pour le cabotage.

A Saint-Jean il y a eu 4 demandes pour des certificats de capitaines au long cours et 1 a été agréée. Il y a eu 12 demandes de certificats de seconds au long cours et 8 ont été agréées.

A Yarmouth, il y a eu 2 demandes de certificats de capitaines au long cours qui toutes ont été agréées; il y a eu aussi 2 demandes de certificats de seconds au long cours et 1 a été agréée.

A Québec, il y a eu 2 demandes de certificats de seconds au long cours et toutes deux ont été agréées.

A Victoria, C.-B., il y a eu 4 demandes de certificats de seconds au long cours et 3 ont été agréées.

Le montant perçu pour renouvellements de certificats pour l'intérieur, le cabotage et le long cours durant les 12 mois finissant le 30 juin 1899 s'est élevé à $148.

Dans le supplément n° 1 de ce rapport on trouvera la liste de tous ceux qui ont obtenu des certificats de compétence et de service comme capitaines ou comme seconds, durant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

CERTIFICATS POUR L'INTÉRIEUR ET LE CABOTAGE.

Durant les 12 mois finissant le 30 juin 1899, le nombre de candidats qui ont passé l'examen et obtenu des certificats de capitaines a été de 8, et il a été octroyé 1 certificat de service; le montant payé pour ces certificats a été de $68.

Le nombre des certificats de compétence comme capitaine a été de 223, comme second de 68, et la somme payée pour ces certificats a été de $3,557. Le montant perçu pour des renouvellements de certificats de compétence et de service a été de $148, soit en tout $3,639.50, provenant de certificats de capitaines et de seconds tant pour l'intérieur que pour le cabotage.

Une liste des certificats octroyés durant les 12 mois finissant le 30 juin 1899 se trouve au supplément n° 1 du présent rapport.

La somme totale des honoraires perçus pour certificats de compétence et de service pour l'intérieur, le cabotage et le long cours, durant l'exercice terminé le 30 juin 1899, a été de $4,486.50, et le montant détaillé des dépenses de ce service, comme on peut le voir en référant à l'annexe n° 1 de ce rapport, a été de $3,568.26. Le crédit voté pour ce service ayant été de $5,000, et la somme dépensée jusqu'au 30 juin 1899 de $3,568.26, il reste une balance non touchée de $1,431.74.

Suit un état indiquant les recettes et les dépenses totales se rattachant à l'octroi des brevets de capitaines et de seconds depuis 1871 :—

——		Recettes.	Dépenses.
		$ cts.	$ cts.
Exercice clos le 30 juin	1871	1,410 45	
" "	1872	4,312 07	1,344 00
" "	1873	6,466 18	4,963 00
" "	1874	4,520 19	2,995 00
" "	1875	5,696 62	2,715 00
" "	1876	4,672 08	2,021 87
" "	1877	4,050 00	1,740 50
" "	1878	4,249 76	1,296 50
" "	1879	4,250 12	1,334 50
" "	1880	4,253 43	1,547 00
" "	1881	3,838 41	1,333 50
" "	1882	3,965 19	1,152 50
" "	1883	4,021 20	1,314 00
" "	1884	3,909 59	9,437 50
" "	1885	4,324 15	2,897 00
" "	1886	5,245 28	2,152 00
" "	1887	4,855 98	2,172 00
" "	1888	5,060 96	3,220 80
" "	1889	4,381 04	2,202 00
" "	1890	4,117 83	2,186 00
" "	1891	4,255 24	2,586 00
" "	1892	4,363 88	2,194 00
" "	1893	4,116 99	2,484 00
" "	1894	3,721 33	2,907 04
" "	1895	3,758 29	3,974 50
" "	1896	4,062 82	2,307 50
" "	1897	3,536 29	3,754 00
" "	1898	3,335 40	4,800 00
" "	1899	3,568 26	4,486 50
Dépenses		122,369 03	77,518 21
Recettes		77,518 21	
Excédent des recettes sur les dépenses		44,850 82	

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Le nombre des accidents dont il a été fait rapport au ministère comme étant arrivés à des navires de long cours, anglais et canadiens, dans les eaux canadiennes, et à des navires canadiens dans les eaux étrangères, durant l'exercice terminé le 30 juin 1899, a été de 255, ces navires représentant un tonnage de 88,820 tonneaux de registre. Le montant des pertes tant partielles que totales (navires et cargaisons), autant qu'on a pu le constater, a été de $542,890. Le nombre des accidents aux vaisseaux de l'intérieur a été de 15; tonnage, 3,861; pertes, $106,750.

Le nombre de vies perdues à raison de ces accidents a été suivant comptes rendus de 53. On trouvera dans le supplément n° 1 du présent rapport un relevé des naufrages et accidents survenus pendant l'exercice.

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

HÔPITAUX DE MARINE.

En vertu des dispositions du chapitre 76 des statuts revisés, un droit de deux centins par tonneau de registre est prélevé sur tout navire arrivant dans un port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique, les deniers ainsi perçus formant "le fonds des marins malades". Les navires de 100 tonneaux et moins payent ce droit une fois par année, et ceux de plus de 100 tonneaux le payent trois fois l'an.

Par une modification de cette loi, opérée à la session du parlement de 1896, 50-51 Victoria, chapitre 40, il est décrété qu'aucun navire qui n'est pas enregistré au Canada, et qui est exclusivement employé à la pêche ou dans une expédition de pêche, sera sujet au payement de ce droit.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, les recettes de ce chef se sont élevées à $57,365.79, soit une augmentation de $2,812.98 comparativement à l'exercice précédent. L'augmentation ou la diminution des recettes pour les diverses provinces a été comme suit:—

Nouvelle-Ecosse, augmentation	$3,302.54
Québec, diminution	98.70
Nouveau-Brunswick, augmentation	6.73
Ile du Prince-Edouard, diminution	86.62
Colombie-Britannique "	310.97

La loi concernant les marins malades ne s'appliquant point à la province d'Ontario, il n'est pas perçu de droits sur les navires de cette province, bien qu'on y fasse une légère dépense pour les marins malades ou sans ressources. Un certain crédit est voté par le parlement à l'hôpital général de Sainte Catherine et à celui de Kingston pour le traitement des marins malades. Pendant l'exercice terminé le 30 juin on a payé pour les marins malades à raison de 90 centins par jour.

Dans la province de Québec la dépense faite pour les marins malades s'est élevée à $8,351.45, soit $294.53 de plus que l'année précédente. Les perceptions totales dans toute la province se sont chiffrées par $17,478.41, soit $98.70 de moins que pendant l'exercice précédent.

Au port de Montréal les marins sont traités à l'hôpital général et à l'hôpital Notre-Dame, en vertu d'un arrangement fait par le ministère et aux termes duquel 90 centins par jour sont payés pour pension et traitement de chaque marin malade.

Les droits pour les marins malades perçus au port de Montréal pendant l'exercice clos le 30 juin se sont montés à $8,550.16.

Au post de Québec les marins malades sont soignés à l'hôpital Jeffrey Hale et à l'Hôtel-Dieu, et une somme de 90 centins par jour est payée pour la pension et les soins médicaux qui leur sont fournis. Les perceptions, à Québec, pour les marins malades, ont atteint $6,053.90.

Les dépenses faites pour les marins malades dans la province du Nouveau-Brunswick se sont élevées à $5,252.23, soit $1,104 de moins que l'an dernier; les perceptions se sont chiffrées par $10,558.24, soit $6.73 de plus que l'année précédente. Des hôpitaux de marine ont été entretenus à Miramichi, Richibouctou et Bathurst.

L'hôpital de Sackville a été loué, en 1892, à M. Bradford Carter pour un certain nombre d'années, moyennant un loyer nominal. D'après les stipulations du bail, M. Carter est obligé de tenir les bâtiments en bon état, et dans le cas où le ministère aurait besoin de l'hôpital à un moment donné, il pourrait en prendre possession après notification.

Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, des hôpitaux de marine existent aux ports de Yarmouth, Pictou, Sydney, Lunenburg et Pointe-Tupper. Le chiffre total des dépenses pour les marins malades dans la Nouvelle-Ecosse, pour le dernier exercice, a été de $15,067.63, et les recettes ont atteint $20,719.42.

A Halifax, on a fait avec les administrateurs de l'hôpital général Victoria des arrangements en vertu desquels la somme de 90 centins par jour est allouée pour couvrir les frais de pension et le traitement des marins malades.

Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, la somme dépensée pour les marins malades ou infirmes durant l'exercice, a été de $1,102.53, et les droits perçus se sont chiffrés par $383.10.

Les marins malades sont traités aux hôpitaux de Charlottetown et de l'Ile du Prince-Edouard en vertu d'un arrangement fait avec les administrateurs de ces institutions, au même prix que celui payé aux autres hôpitaux publics du Canada.

Dans la Colombie-Anglaise on a dépensé pour les marins malades et invalides la somme de $5,186.20, tandis que les recettes provenant des perceptions de droits se sont élevées à $8,246.62.

L'hôpital de marine de Victoria est dirigé par un médecin dont les appointements sont de $300 par année. Il y a un gardien qui reçoit $500 par année. Il est aussi alloué au médecin $5.00 par semaine pour sa pension et les soins donnés à chaque malade. Le gardien fournit le chauffage, l'éclairage, la literie, etc., à ses frais.

Dans les ports de la province de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Anglaise et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas d'hôpitaux de marine, les marins malades sont confiés aux soins des percepteurs des douanes, si les vaisseaux auxquels ils appartiennent ont payé les droits que la loi leur impose. Le 7 février 1891 une circulaire a été adressée aux percepteurs des

douanes, leur faisant savoir que les marins peuvent se faire traiter dans tout port où un navire arrive, pourvu que les droits aient été préalablement acquittés à un port quelconque.

Dans le cours du dernier exercice il a été dépensé une somme $2,393.25 pour des marins naufragés et sans ressources, en vertu des dispositions de la loi concernant les marins malades et sans ressources.

La dépense totale faite par notre ministère pour les marins malades et invalides ainsi que pour les hôpitaux de marine s'est élevée à $37,353.29, et le crédit voté par le Parlement pour cette fin a été de $38,000. Les perceptions ont produit $57,365.79. Les recettes ont donc excédé les dépenses de $20,012.50.

Les recettes et les dépenses de ce service, depuis 1869, ont été comme suit :—

——	Recettes.	Dépenses.
	$ c.	$ c.
Pour l'exercice terminé le 30 juin 1869	31,353 78	26,987 64
" " 1870	31,410 46	27,029 34
" " 1871	29,683 41	28,971 22
" " 1872	34,911 64	34,947 60
" " 1873	37,136 10	41,016 43
" " 1874	41,500 16	59,778 90
" " 1875	37,801 46	50,684 76
" " 1876	41,287 66	48,828 49
" " 1877	43,739 21	51,647 94
" " 1878	44,665 07	43,780 90
" " 1879	37,779 57	42,729 36
" " 1880	42,523 20	42,160 91
" " 1881	49,779 72	40,667 52
" " 1882	45,951 47	39,359 11
" " 1883	45,573 42	36,249 65
" " 1884	48,667 07	39,553 58
" " 1885	39,068 39	44,501 57
" " 1886	40,848 05	50,377 62
" " 1887	42,334 92	37,447 35
" " 1888	41,669 64	36,447 85
" " 1889	39,306 29	41,320 59
" " 1890	47,881 75	41,729 11
" " 1891	43,829 68	35,155 12
" " 1892	45,381 92	33,498 83
" " 1893	46,190 69	35,052 37
" " 1894	49,105 40	38,403 94
" " 1895	42,815 74	38,332 55
" " 1896	45,751 61	36,683 36
" " 1897	54,358 10	35,931 19
" " 1898	54,552 81	34,526 83
" " 1899	57,365 79	37,353 29
Total	1,334,224 18	1,234,161 62
A déduire les dépenses sur les recettes	1,234,161 62	
Excédent des recettes sur les dépenses	100,052 56	

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Le nombre total des bateaux à vapeur signalés dans les différentes divisions du pays s'élève à 1,427. De ce nombre 112 sont des vaisseaux neufs, avec un tonnage brut de 236,257.93. Les droits d'inspection ont produit $32,814.45. Le montant perçu des mécaniciens pour certificats a atteint le chiffre de $910, plus $130 pour les chalans de remorque, ce qui porte la somme totale de la recette provenant de l'inspection des bateaux à vapeur et des certificats de mécaniciens à $33,854.45.

Les recettes provenant des mêmes sources s'élevèrent l'année précédente à $31,525.40; on voit donc que les recettes pour l'exercice expirant le 30 juin 1899, excèdent de $2,635,27 celles de l'exercice précédent. Par suite de l'accroissement du tonnage des vaisseaux, principalement provoqué par le commerce au Yukon, et du surcroît de travail causé par l'inspection de vaisseaux dépourvus de certificats et non enregistrés au Canada, le service d'inspection a augmenté dans presque toutes les divisions. Un nouvel inspecteur de machines, qui est aussi inspecteur de coques, a été nommé à la Colombie-Anglaise. La dépense totale relativement à l'inspection a été de $28,035.49, soit une augmentation pour le dernier exercice de $1,693.20.

Les lois refondues concernant l'inspection des bateaux à vapeur sont entrées en vigueur le 1er jour de janvier 1899.

Le rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur est annexé au présent rapport.

Voici l'état comparatif des recettes et des dépenses relativement à l'inspection des bateaux à vapeur :—

———	Recettes.	Dépenses.
	$ cts.	$ cts.
Pour l'année terminée le 30 juin 1870	12,521 29	7,379 18
" " 1871	10,369 96	8,321 00
" " 1872	11,710 43	8,500 00
" " 1873	15,412 75	11,205 54
" " 1874	15,603 19	10,291 58
" " 1375	15,011 90	12,199 81
" " 1876	13,811 24	13,081 86
" " 1877	15,858 42	12,073 01
" " 1878	12,431 25	13,228 28
" " 1879	12,331 16	13,076 46
" " 1880	15,424 02	11,854 34
" " 1881	16,905 49	12,211 64
" " 1882	15,277 78	14,835 97
" " 1883	12,577 36	16,209 02
" " 1884	15,371 79	21,893 28
" " 1885	13,343 66	23,235 04
" " 1886	14,087 76	21,775 57
" " 1887	12,701 20	22,837 80
" " 1888	12,550 14	21,430 45
" " 1889	12,576 18	22,313 03
" " 1890	19,859 18	20,989 52
" " 1891	21,644 72	22,183 76
" " 1892	20,994 84	22,736 59
" " 1893	25,295 35	24,386 95
" " 1894	24,835 47	25,961 36
" " 1895	24,630 56	26,385 88
" " 1896	24,002 32	26,321 27
" " 1897	25,094 95	26,837 83
" " 1898	31,525 40	26,342 29
" " 1809	33,854 45	28,035 49
	527,663 12	549,153 81
A déduire la recette de la dépense		527,663 12
Balance au débit du fonds		21,490 69

La liste suivante contient les noms des inspecteurs des chaudières et machines, ainsi que des coques et de l'équipement des bateaux à vapeur.

Nom.	Fonction.	Adresse.
Edward Adams	Président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur	Ottawa.
M. P. McElhinney	Inspecteurs des coques et des équipements	"
I. J. Olive	" "	St-Jean, N.-B.
S. R. Hill	" "	Halifax, N.-E.
William Evans	" "	Toronto, Ont.
Alex. Horn	" "	Kingston, Ont.
P. D. Brunelle	" "	Québec.
R. Collister	" "	Victoria, C.-B.
John Dodds	Inspecteur des chaudières et machines	Toronto, Ont.
J. Johnson	" "	"
T. P. Thompson	" "	Kingston, Ont.
Wm. Laurie	" "	Montréal, P. Q.
L. Arpin	" "	".
J. Samson	" "	Québec, P. Q.
J. P. Esdaile	" "	Halifax, N.-E.
H. L. Waring	" "	St-Jean, N.-B.
J. A. Thomson	" "	Victoria, C.-B.
G. P. Phillips	" "	Portage-du-Rat, O.

PIGEONS-VOYAGEURS.

Plusieurs tentatives ont été faites à Hazel-Hill, où se trouve maintenant le colombier, pour dresser quelques-uns des pigeons à voler jusqu'à l'Ile de Sable de manière à établir la communication avec cette île. Les résultats obtenus n'ont pas été satisfaisants, un certain nombre des pigeons s'étant perdus et les autres étant revenus mourants. Le rapport détaillé de M. S S. Dickenson, sous la charge de qui les pigeons ont été placés, est annexé au présent rapport.

SERVICE EXTÉRIEUR—DIVISION DE LA MARINE.

Voici le nombre des fonctionnaires qui étaient employés dans le service extérieur, à la date du 30 juin 1899 :—

Surintendant des phares et gardiens de phares, etc., dans l'Ontario et en amont de Montréal	182
Employés à l'agence de Québec, gardiens de phares et gardiens de sifflets de brume, équipages des phares flottants, etc., à Montréal et en aval de cette ville, dans la province de Québec	182
Agent, commis, messager, surintendant des phares, gardiens de phares, gardiens de sifflets de brume, employés aux établissements de secours, etc., dans la Nouvelle-Ecosse	213
Agent, commis, messager, surintendant des phares, gardiens de phares, gardiens de sifflets de brume, etc., au Nouveau-Brunswick	113
Agent, contremaître des travaux, messager et gardiens de phares dans l'Ile du Prince-Edouard	49
Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique	22
Officiers et équipages des steamers et navires fédéraux, y compris le service de la protection des pêcheries	436

Patrons des bateaux de sauvetage	25
Inspecteurs de bateaux à vapeur	22
" expéditions de bétail	4
Examinateurs des capitaines et seconds, et commis du président du Bureau	19
Fonctionnaires et serviteurs dans les hôpitaux de marine	20
Préposés à l'engagement des matelots	35
Capitaines de ports	206
Préposés aux observatoires, observateurs météorologiques, etc., recevant des appointments	162
Hydrographes et ingénieurs, à Ottawa	7
Receveurs d'épaves	46
Gardiens de quais	164
Total	1,907

L'an dernier le nombre des employés était de 1,825. Outre les 1,907 fonctionnaires mentionnés plus haut, il y a 71 préposés à l'enregistrement des navires qui agissent sous la direction de ce ministère et se trouvent sous son contrôle, mais qui sont en même temps percepteurs des douanes dans les divers ports d'enregistrement et ne reçoivent aucun salaire ou rémunération comme teneurs des régistres des navires. Il y a, par tout le pays, 94 jaugeurs et inspecteurs de navires qui relèvent de notre ministère et qui sont rémunérés à même les honoraires de leurs fonctions, bien qu'en outre de ces emplois plusieurs fassent partie du personnel des douanes. De plus, par arrêtés ministériels du 21 avril et du 2 décembre 1874, le premier officier dans chaque port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas de bureau spécial de marine, est censé être le commissaire du port; il en remplit les fonctions, perçoit les droits, prépare les relevés annuels pour le ministère, et remplit ces devoirs sous la direction de ce dernier.

EXPÉDITIONS DE BÉTAIL.

Le rapport de l'an dernier contenait les états préparés par messieurs George Pope et E. B. Morgan, inspecteurs à Montréal, indiquant le nombre de bestiaux expédiés du port de Montréal pendant la saison de 1898. Les états publiés font voir que le nombre total des bêtes à cornes expédiées de Montréal durant la saison de 1899 s'est chiffré par 81,804, soit une diminution de 17,385 comparativement à 1898. Le nombre total des moutons expédiés dans le même temps a été de 58,277, soit une augmentation de 23,336 sur les expéditions de 1898. Il a été expédié de Montréal 4,739 chevaux en 1899, soit 1,088 de moins que l'an dernier. Le nombre total des bestiaux des Etats-Unis en transit expédiés du Canada s'est élevé à 11,745. Il a été expédié de Québec 4,293 bêtes à cornes et 779 moutons; de Saint-Jean, N.-B., 8,579 bêtes à cornes, 1,624 moutons et 303 chevaux. Six chevaux ont été expédiés d'Halifax. Il a été expédié de Charlottetown 1,593 moutons et 91 bêtes à cornes. Totaux pour tous ces ports: 94,767 bêtes à cornes, 62,273 moutons et 5,048 chevaux.

Le rapport détaillé de ces expéditions se trouve annexé au présent rapport.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

L'on s'est attaché à rendre aussi intéressants que possible les bulletins mensuels de la température. Ces bulletins donnent une description succinte de la température et contiennent de courts articles sur la climatologie. Six nouvelles stations ont été établies dans la Colombie-Britannique, 15 dans les Territoires du Nord-Ouest, 21 dans le Manitoba et 11 dans l'Ontario.

Les ministères de l'agriculture dans l'Ontario, le Manitoba et la Colombie-Britannique se rendent compte de l'importance qu'ont les données météorologiques par rapport aux statistiques des récoltes, au calcul de l'étendue des terres en culture, etc. Nous publions des bulletins mensuels contenant des notes sur la pousse des feuilles, la floraison des plantes et autres renseignements. En août 1896 on a commencé la publication d'un bulletin quotidien de la température, donnant les résultats des observations météorologiques faites chaque jour à 8 heures du matin. Ce bulletin est affiché à Toronto, à la chambre de commerce, au bureau du capitaine du port, et à quelques-unes des écoles publiques. Certains particuliers reçoivent ce bulletin moyennant un abonnement de quatre dollars par année.

Les pronostiques de la température sont télégraphiés à 33 endroits des provinces maritimes ainsi qu'à tous les principaux ports des grands lacs. L'on pourra se rendre compte de la valeur de ces pronostiques en lisant le rapport du directeur.

SERVICE DES SIGNAUX.

Les rapports des surintendants du service des signaux à Halifax et à Québec renferment des renseignements précieux pour les marins. J. U. Gregory est le surintendant de ce service à Québec, et le major H. B, Roberts, des ingénieurs royaux, remplit les mêmes fonctions à Halifax.

SERVICE POSTAL PAR BATEAUX BRISE-GLACE.

Ce service a commencé le 18 janvier 1899, date où le *Stanley* a cessé de faire des voyages quotidiens, et s'est continué jusqu'au 13 avril. Durant cette période de temps :—

Nombre de sacs de dépêches transportés........	5,707,	contre	3,579	en 1898
Bagage additionnel transporté, en livres.........	539	"	1,169	"
Nombre de passagers à la courroie	66	"	136	"
Nombre de passagers halés........................	26	"		

Les dépenses de ce service ont été de $8,637.18, y compris les salaires, le coût des bateaux et des gréements. Les recettes provenant du transport des passagers et des bagages se sont chiffrées par $249.42.

Le coût du transport des malles est compris dans la dépense, et le ministère ne perçoit aucun revenu de ce chef.

ENLÈVEMENT DES OBSTACLES À LA NAVIGATION.

Un crédit de 1,000 a été voté par le parlement pour l'enlèvement des obstacles à la navigation. Il a été dépensé $745.19 pendant le dernier exercice. Le rapport

de l'ingénieur en chef du ministère contient un état détaillé des dépenses. Cet état comprend tout ce qui a été déboursé pendant l'année de calendrier ; il renferme par conséquent des sommes payées depuis la clôture de l'exercice.

CABOTAGE CANADIEN.

Les dispositions du chapitre 83 des Statuts refondus du Canada (*loi concernant le cabotage en Canada*) n'autorisent le transport de marchandises ou de passagers par eau d'un port à un autre du Canada que sur des navires anglais; mais le Gouverneur en conseil peut en tout temps déclarer que l'Acte ne s'appliquera pas aux navires d'un pays étranger qui permet aux navires canadiens de faire le cabotage ou de transporter des marchandises et des passagers d'un port à un autre dans tel pays. Le Parlement du Canada a reçu le pouvoir d'adopter la loi en question en vertu des dispositions du statut impérial, 32 Vic., chap. 11, intitulé : *An Act for amending the Law relating to the Coasting Trade and Merchant Shipping in British Possessions*, lequel est entré en vigueur dans ce pays-ci lors de sa promulgation par le gouverneur général le 23 octobre 1869.

Il a été constaté que l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, la Suède et la Norvège, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, la Belgique et la République Argentine admettaient les navires ou bâtiments britanniques à leur cabotage sur le même pied que les leurs—les navires d'Italie, par un arrêté ministériel en date du 13 août 1873, ceux de l'Allemagne par un arrêté ministériel en date du 14 mai 1874, ceux des Pays-Bas par un arrêté ministériel en date du 9 septembre 1874, ceux de la Suède et de la Norvège par un arrêté ministériel du 5 novembre 1874, ceux de l'Autriche-Hongrie par un arrêté ministériel du 1er juin 1876, ceux du Danemark par un arrêté ministériel du 25 janvier 1877, ceux de la Belgique par un arrêté ministériel du 30 septembre 1879, et ceux de la République Argentine par un arrêté ministériel du 18 mai 1881, ont été admis au cabotage canadien.

LÉGISLATION.

Durant l'année 1899, les lois suivantes ont été adoptées :—

Loi modifiant de nouveau la loi concernant la protection des eaux navigables.

Loi concernant la sûreté des navires.

Loi modifiant et refondant les lois relatives à la Commission du port de Québec.

Loi concernant la Commission du port de Québec, chapitre 35.

Loi concernant la Commission du port de Montréal, chapitre 36.

F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, janvier 1900.

RAPPORT ANNUEL DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

Au Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur ce qui s'est fait dans les différents services sous le contrôle de ce bureau durant les 12 mois expirés le 31 décembre 1899.

Ces services comprennent la plus grande partie du travail technique, y compris la construction et l'entretien des phares, des phares flottants, des signaux de brume, des bouées et des balises ; la surveillance de la construction et de la réparation des steamers du gouvernement ainsi que des bateaux de sauvetage ; l'administration du crédit voté pour l'enlèvement des épaves et des obstacles dans les eaux navigables ; les études sur les marées et les courants ; les levées hydrographiques, la publication, l'étude et la revision des cartes hydrographiques ; la construction et la réparation des piscifactures et des réfrigérants à poisson ; la construction et l'entretien des passes-migratoires ; la délimitation des bancs d'huîtres ; l'examen des demandes de concession de lots de grèves, de lots pour quais et de parties de rivières en tant qu'elles affectent la navigation ; la rédaction et la publication des avis aux marins, des notes hydrographiques, etc.

Il y a des fonctionnaires spécialement nommés pour observer les marées et faire les levées hydrographiques ; le reste du travail est fait par le personnel général du bureau.

LE PERSONNEL.

Il me fait plaisir de dire encore une fois combien j'apprécie les services que me rend le personnel que j'ai sous mes ordres.

M. B. H. Fraser a été spécialement chargé de surveiller les dessins des grosses lanternes en fonte, et les nouveaux modèles nous donnent des lanternes bien meilleures et beaucoup plus fortes que les anciennes. M. Fraser a été envoyé pour surveiller l'érection de quelques-unes de ces lanternes, ce qui lui a permis de voir à ce que l'ouvrage fût fait avec soin dans la fonderie.

M. J. F. Fraser a été employé, durant l'année dernière, à un service spécial. Pendant la première moitié de l'année il a été chargé de reviser les plans du chenal des navires ; toutes les modifications voulues ont été faites à ces plans, de sorte que nous avons maintenant une carte complète des aides à la navigation dans cette partie importante de nos eaux navigables. M. Fraser a été ensuite chargé de préparer les dessins des réfrigérants à boitte et d'en surveiller la construction, et à l'heure qu'il est il est occupé à diriger des travaux de construction à divers endroits.

M. G. F. Smith, un homme de beaucoup d'expérience dans la marine et le génie civil, a été temporairement employé dans le bureau pendant 7 mois. J'ai beaucoup

regretté d'être privé de ses services par suite de son acceptation d'une charge plus lucrative dans la Nouvelle-Zelande.

M. J. W. G. Roberts est temporairement employé comme dessinateur.

M. W. H. Noble a passé l'été à Belle-Ile, et a été occupé à compléter l'installation du signal de brume à cette station. Les sirènes ont été mises en opération, avec succès, le 9 de septembre dernier. Le travail accompli par M. Noble relativement à l'installation de ce signal de brume a été très ardu et des plus satisfaisants.

LE TRAVAIL AU BUREAU.

Une forte partie du travail exécuté au bureau par le personnel général de la division consiste dans la construction et l'entretien des phares, des signaux de brume, des bouées, des balises et des autres aides à la navigation. Des détails complets sur ce qui s'est fait de ce chef durant la dernière année, se trouvent dans un rapport séparé, préparé par moi, et ci-joint (Annexe A).

Les plans et devis pour toutes les nouvelles constructions et les réparations de quelque importance sont préparés et approuvés à ce bureau.

Le tableau suivant fait voir le travail accompli dans le bureau des dessinateurs durant l'année dernière:—

Description des travaux.	Plans dessinés.	Plans reçus.	Copies faites.
Phares (tours et logements)	23	....	61
Détails	3	....	17
Quais, jetées, etc	2	3	6
Dépendances	1	....	2
Bouées et appareils	3	3	7
Machines	2	15	4
Arpentages	6	20	39
Cartes	1	5	11
Cartes en préparation	1	....	
Divers	24	47	161
Lanternes	2	....	11
Plans de lots de grèves	....	17	13

Nombre total des plans préparés du 1er janvier au 31 décembre 1899 ....
Cartes reçues et mises dans les cases ....
" " " " le livre des cartes ....
Photographies reçues et mises dans les cases ....
Devis écrits ....
Nombre des avis adressés aux marins (sur 209 sujets) ....

INSPECTIONS PERSONNELLES.

Durant la dernière saison, j'ai visité les côtes plus souvent que d'habitude. Parmi mes inspections les plus importantes je mentionnerai la visite que j'ai faite à la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard, dans le cours du mois de mars, afin de constater les dommages causés par les tempêtes hivernales aux stations de phares dans ce district. Les travaux qu'il a fallu faire pour réparer les dommages se trouvent indiqués dans le rapport détaillé ci-joint sous le titre "Ile du Prince-Edouard". (Annexe A.)

Au mois de mai, j'ai visité New-York dans le but spécial de m'enquérir des résultats obtenus par l'usage des machines à huile comme source de force pour faire fonctionner les signaux de brume, et aussi en vue d'inspecter les phares flottants de la côte de l'Atlantique employés dans le service des phares des Etats-Unis, de manière à me mettre en mesure de choisir le meilleur type de phare flottant pour nos propres côtes. Je tiens à reconnaître ici la courtoisie dont ont fait preuve à mon égard, en cette circonstance, les membres de la Commission des Phares des Etats-Unis.

M. A. B. Johnson, premier commis de la Commission, a été envoyé de Washington pour me rencontrer et mettre à ma disposition ses vastes connaissances en fait de signaux, et le lieutenant-colonel D. P. Heap, ingénieur de la 3ème division des phares, a eu l'obligeance de me présenter aux manufacturiers, de me faire examiner l'équipement de la Commission, et de me transporter sur les gabares des phares aux endroits que je désirais inspecter. J'ai obtenu des renseignements utiles pour le ministère, sur lesquels j'ai fait des rapports spéciaux.

Durant l'été, j'ai été spécialement occupé à surveiller la construction d'une jetée permanente pour un phare à la Traverse d'en Haut. Les travaux ont parfaitement réussi sous tous rapports. Les caissons ont été enfoncés dans 24 pieds d'eau le 5 de juillet, et la jetée a été terminée le 26 d'octobre. Dépenses : $43,869.10. Les travaux ont été dirigés par M. L. Lemieux, constructeur de quais, de Lévis, qui a été temporairement employé par le ministère à cette fin et dont les services méritent les plus grands éloges. Je considère que le montant déboursé est raisonnable, vu la difficulté de travailler dans un ras-de-marée si fort et dans une situation si exposée. Après que les caissons eurent été enfoncés il y eut une perte de temps considérable, avec une augmentation correspondante dans le coût des travaux. Je suis convaincu que nous n'aurions pas pu faire construire cette jetée d'une manière satisfaisante à l'entreprise; non seulement l'entrepreneur aurait-il exigé une forte marge pour couvrir les accidents possibles, mais encore nous n'aurions pas obtenu une main-d'œuvre et des matériaux aussi bons.

Quand l'effet des tempêtes d'hiver et des glaces du printemps sur la jetée sera connu, nous serons en position d'ériger le phare. Il est tout probable qu'une protection additionnelle contre les vagues et les glaces sera nécessaire.

Dans le cours du mois d'octobre, je me suis rendu à l'Ile de Sable, et j'en ai fait un nouveau relèvement complet. J'ai aussi inspecté tous les postes, et je me suis mis parfaitement au courant du service fait par l'établissement de secours sur l'Ile. L'administration de l'Ile, sous la direction de M. R. B. LeBoutilier, ne laisse rien à désirer, et il y a très peu d'amélioration à apporter à l'état de choses actuel. L'Ile a moins changé que l'on ne s'y attendait, sous le double rapport de sa position et de sa forme, depuis la levée hydrographique de Bayfield, mais l'extrémité ouest continue toujours à être affouillée, et il sera nécessaire, dans un an ou deux, de porter encore plus à l'est le phare de l'extrémité ouest. La protection de l'Ile par la construction de brise-lames a été suggérée, mais je considère que ce serait trop dispendieux.

ENLÈVEMENT DES OBSTACLES À LA NAVIGATION.

Les dépenses de ce chef ont été peu élevées l'année dernière. Des mesures énergiques ont été prises pour forcer les armateurs de faire disparaître, à leurs frais et dépens, les épaves de leurs navires naufragés obstruant les eaux navigables.

Chaque fois que l'occasion s'en est présentée, les steamers de l'Etat ont été utilisés pour enlever les épaves.

Le tableau suivant indique les mesures prises à la suite des naufrages portés officiellement à la connaissance du ministère:—

Obstacle.	Localité.	Mesures prises, etc.	Coût.
			$ cts.
Goé. "L. S. Porter" c. bas.	Barre de Sainte-Croix, P. Q....	Marqué par des feux. Enlevée sub. par les propriétaires......	72 00
Rocher d. l'anse de Pallies.	Rivières aux Pommes, N.-E...	Enlevé par le capitaine de port...	6 57
Goélette "Ganges" c. bas.	A la hauteur de la P. Pelée, Ont.	Le "Petrel" l'a fait sauter.......	83 00
Steamer "Gerona" c. bas.	A la hauteur du C. Sable, N.-E.	Marqué par une bouée Mâts enlevés par le "Lansdowne"......	76 15
Goélette "Nancy Anna" abandonnée............	Baie de Fundy, N.-E..........	Touée jusqu'à Parrsboro........	60 00
Goélette "Birma" échouée	Rivière aux Pommes, N.-E....	Marquée par une bouée et amarrée. Brisée sub. p. l. vagues. et l. glaces.	6 50
Obstacles dans le port....	Yarmouth, N.-E	Enlevés par le capitaine du port.	43 45
Goélette "Mary Amelia" échouée...............	Amherstburg, Ont............	Marquée par des feux. Enlevée par le "Petrel"...............	9 00
Goé. "Eliza Smith" c. bas.	Grand Bras d'Or, N.-E........	Marquée par une bouée..........	
Steamer "Portia" c. bas.	Sambro, N.E............ ..	Marquée par une bouée...	....

Un crédit spécial de $1,000 a été voté, à la dernière session, pour l'enlèvement des piles du vieux pont à Bear River, N.-E., et un contrat a été passé à cette fin, mais les travaux ne sont pas encore terminés.

BOUÉES.

Le nombre des bouées maintenues dans les eaux du Canada augmente constamment d'année en année. Des demandes pour de nouvelles bouées ont été reçues de plusieurs localités. Dans quelques cas, le nombre des bouées a été augmenté dans des districts déjà balisés, et dans d'autres cas de nouveaux districts ont été balisés pour la première fois.

Le chenal à navires de Montréal a été l'objet d'une attention spéciale. Au printemps, 10 nouvelles bouées en acier ont été construites à l'entreprise pour remplacer les bouées de tonnelage du côté gauche du chenal. Subséquemment, 8 autres bouées du même genre ont été construites, et aujourd'hui toutes les bouées, à l'exception des bouées-espars du côté gauche, sont des bouées coniques. Dix bouées de tonnelage ont aussi été construites et placées en amont de Québec, dans le chenal, et un grand nombre de bouées-espars ont été ajoutées au nombre de celles déjà en place.

Il existe aujourd'hui environ 330 districts, comprenant des havres, des baies, des rivières, des lacs, avec plus de 3,000 bouées. Le ministère a indiqué les endroits dangereux sur les côtes de la mer par environ 80 grosses bouées en acier de différents genres, dont plusieurs sont des bouées à signaux.

Toutes les grosses bouées aux endroits les plus exposés de la côte ainsi que toutes les bouées à gaz à Québec, et toutes les bouées à sifflet et à cloches et un certain nom-

bre de bouées de tonnelage et coniques sont entretenues directement par ce ministère, les steamers du gouvernement servant comme allèges pour le service de ces bouées. Nous entretenons dans la province de Québec plus de 50 bouées, dont 11 à gaz; dans la Nouvelle-Ecosse 33 bouées à signaux sont maintenues en place, et environ 30 bouées de tonnelage en acier sont directement sous le contrôle de l'agence; au Nouveau-Brunswick 10 bouées à signaux et un certain nombre de bouées de tonnelage sont sous le contrôle direct de l'agence; le ministère entretient 3 bouées à signaux à l'Ile du Prince-Edouard, environ 60 grosses bouées de différentes sortes dans la Colombie-Britannique, 4 bouées à cloches et 5 bouées à gaz dans l'Ontario.

Dans quelques districts ce sont les capitaines des ports qui voient aux bouées; dans d'autres elles sont sous le contrôle des commissions de havre locales. Dans les autres cas, les bouées sont entretenues par des entrepreneurs pour une somme fixe. Les contrats sont faits généralement pour une période de trois années. Il y a actuellement environ 150 contrats en vigueur. C'est M. W. W. Stumbles qui a charge du service d'entretien des bouées et de la préparation des contrats.

L'annexe B contient une liste préliminaire des bouées du Canada sous le contrôle du ministère.

En sus des bouées, il y a sur nos côtes un grand nombre de balises non éclairées dont la liste n'a pas encore été dressée.

SERVICE DES PHARES ET BOUÉES.

Le système suivi jusqu'ici de faire faire le service des bouées et balises à l'entreprise, entre Montréal et Québec, n'inspirait pas la confiance des gens intéressés dans le commerce maritime, et le ministère fut prié de se charger lui-même de ce service. Le contrat existant a été par conséquent annulé au printemps de 1899, le steamer de l'entrepreneur, le *Shamrock*, a été acheté par le ministère, et durant la saison de 1899 les bouées et balises ont été entretenues sous notre contrôle direct; M. N. P. Boucher a été nommé pour diriger le service, charge qu'il exerçait sous l'ancien régime. Le nouveau système a parfaitement bien fonctionné durant la saison de navigation. Plusieurs bouées additionnelles ont été placées, suivant l'entente à laquelle l'on en était arrivé avec les représentants de la marine marchande dans le cours de l'automne de 1898, les bouées et leurs amarres ont été améliorées, le nombre des balises a été augmenté, et toutes les grosses bouées ont été numérotées. Les résultats obtenus ont été très satisfaisants. Durant la saison, le ministère n'a pas reçu une seule plainte à l'effet qu'une bouée s'était déplacée ou que le service était négligé, et les bouées ainsi que le steamer sont en bonne condition pour l'ouverture de la prochaine saison.

En conséquence de l'achèvement du chenal de 14 pieds entre le lac Ontario et Montréal, l'on s'attend à un accroissement considérable dans le trafic et à une forte augmentation dans les dimensions des navires naviguant dans ces parages.

Les hommes d'affaires de Montréal intéressés dans le commerce fluvial ont demandé au ministère de prendre sous son contrôle direct l'entretien des aides à la navigation dans ce district, au lieu de le confier à des entrepreneurs. Cela exigerait l'emploi d'un petit remorqueur et les services d'un aide-baliseur; la question est actuellement à l'étude. Il n'y a pas de doute que le changement proposé aurait pour effet d'améliorer le service.

Les phares sur les lacs d'en haut ont toujours été desservis par un steamer affrété. Le service serait mieux fait si une gabare offrant les conditions voulues pouvait être obtenue. Cette gabare pourrait être utilisée pour placer et lever toutes nos bouées à gaz et nos autres grosses bouées en acier sur les lacs d'en haut, ce qui épargnerait le montant que nous payons actuellement aux entrepreneurs.

LEVÉES HYDROGRAPHIQUES.

L'étude hydrographique des côtes des grands lacs a fait assez de progrès durant la dernière saison. M. Stewart, avec ses aides, MM. F. Anderson et R. E. Tyrwhitt, et le steamer *Bayfield*, a complété le relèvement du littoral sud de l'Ile Manitouline; ses études font suite à la levée faite par le capitaine Boulton, M.R., en 1884, à l'entrée de la baie Georgienne. Il a ensuite relevé la côte nord-est du lac Huron, entre le cap Hurd et l'île Lyal, à l'entrée de la baie de Stokes.

Vous trouverez ci-joint son rapport sur ce qui s'est fait jusqu'au 31 octobre (Annexe C).

Le steamer a subi de menues réparations, le printemps dernier, et est en bon état si l'on considère qu'il a été construit il y a 36 ans, mais il n'est guère propre à faire le service sur les lacs.

Une carte assez complète des études faites entre le chenal du Faux Détour et les Iles aux Canards, lac Huron, a été dressée l'hiver dernier et transmise à l'hydrographe de l'Amirauté. Je regrette de dire qu'aucune nouvelle carte gravée n'a été publiée depuis mon dernier rapport. L'ancienne carte d'Amirauté du lac Erié a été revisée et toutes nos récentes données y ont été gravées.

Le Bureau Hydrographique des Etats-Unis a publié une nouvelle carte très complète du lac Erié, couvrant toutes nos récentes études.

L'on espère pouvoir compléter le relèvement du lac Huron dans le cours de la prochaine saison.

Une nouvelle et complète édition du *Georgian Bay and North Channel Pilot* a éte publiée en avril dernier, et est déjà épuisée. Une autre édition sera préparée.

Des relèvements de havres peu importants ont été faits par le capitaine Walbran, commandant du steamer de l'Etat *Quadra*, et les plans en ont été fournis à l'hydrographe de l'Amirauté pour qu'il les incorpore dans les cartes de l'Amirauté.

ÉTUDES SUR LES MARÉES.

L'étude des marées et des courants a été continuée aux principales stations. Des observations de la marée ont été faites à 8 endroits sur nos côtes orientales ainsi qu'à 2 stations dans la Colombie-Britannique. Les tables des marées ont été préparées et publiées comme d'habitude, et une partie importante des résultats des observations faites dans la baie de Fundy a été compilée à temps pour accompagner les tables des marées pour 1900.

La somme de travail accompli durant la dernière saison a été relativement peu considérable, attendu que M. Dawson a obtenu un congé de 3 mois pour cause de maladie. Les stations de marées ont été, cependant, inspectées soit par moi-même ou par le capitaine Douglas. Une station de marée secondaire a aussi été établie à

l'extrémité extérieure du détroit de Belle-Ile, ce qui permettra de faire la comparaison entre la marée de l'Atlantique à cet endroit et la marée telle qu'observée à la principale station à l'extrémité inférieure du détroit.

Par suite de la suppression de la station de marée sur l'Ile d'Anticosti, un examen attentif a été fait des différentes marées dans le bas du Saint-Laurent, basé sur les observations simultanées faites aux 3 principales stations qui s'y trouvent. Cela sert à indiquer les meilleures méthodes à suivre en ce qui concerne le calcul des marées et le choix de ports de référence pour cette région.

La question du progrès qui a été fait relativement à l'exactitude des tables des marées est discutée dans le rapport de M. Dawson ci-joint (Annexe D). Des comparaisons sont aussi données entre les marées telles que prédites dans les tables et les marées telles qu'observées dans quelques-uns de nos principaux ports. Les données obtenues jusqu'ici sont indiquées dans un tableau, de même que le progrès fait dans la compilation de ces données comme base pour les tables des marées.

En 1897, le Bureau Hydrographique des Etats-Unis a demandé la permission d'établir une station où les courants de marée dans le détroit de Seymour pussent être observés,—l'étude de ces courants étant de la plus haute importance pour la navigation le long de la côte du Pacifique.

Les observations faites ont été gracieusement communiquées au ministère, et les résultats obtenus sont maintenant donnés dans les tables des marées publiées par le Bureau Hydrographique des Etats-Unis. L'heure de l'étale de la marée, seul moment où les steamers peuvent passer, est indiquée pour le détroit de Seymour, C.B., et pour le détroit de Sergius, Alaska.

Le tout respectueusement soumis.

WM. P. ANDERSON,
Ingénieur en chef.

2 janvier 1900.

[ANNEXE A.]

RAPPORT DÉTAILLÉ DE L'INGÉNIEUR EN CHEF SUR LA CONSTRUCTION ET L'ENTRETIEN DES PHARES ET AUTRES AIDES À LA NAVIGATION JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1899.

Au Sous-Ministre
de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur la construction et l'entretien des aides pour la navigation pour l'année expirée le 31 décembre dernier.

Les phares, signaux de brume, bouées, balises et autres aides à la navigation dans tout le pays sont sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries. La construction des nouveaux bâtiments ainsi que les grosses réparations se font sur

ma surveillance directe ; l'entretien des stations est confié aux divers agents du ministère, et l'inspection périodique en est faite par les inspecteurs résidant dans les différentes provinces. Les agents dans l'Ile du Prince-Edouard et la Colombie-Anglaise remplissent les deux fonctions à la fois. Une grande partie des renseignements contenus ici sont extraits des rapports annuels de ces officiers.

Le tableau suivant fait voir le nombre et la distribution des différents aides pour la navigation dans tout le pays.

District.	Stations de phares.	Feux.	Gardiens.	Phares flottants.	Sirènes de brume.	Sifflets de brume.	Cornets de brume.	Cloches de brume.	Canons ou bombes de brume.	Bouées à sifflets.	Bouées à cloches.	Bouées à gaz
	*	*										
Province d'Ontario	196	253	182	3	....	2	12	4	....	....	5	5
Phares flottants	3	3										
Province de Québec	121	168	143	7	1	4	8	1	8	....	....	11 4(av. cloches)
Phares flottants	7	7	....	....	....	3						
Province de la Nouvelle-Ecosse	177	188	181	1	....	9	6	2	1	19	16	
Signaux de brume	3	3										
Phares flottants	1	1										
Province du Nouveau-Brunswick	96	121	99	2	....	4	8	1	1	5	4	
Signaux de brume	3	3										
Phares flottants	2	2										
Province de l'Ile du Prince-Edouard	39	66	46	....	....	....	1	....	....	3	1	
Province de la Colombie-Anglaise	26	31	25	....	....	1	5	6	....	....	1	
	674	846	676	13	1	23	40	14	10	27	27	16

Les phares flottants et les signaux de brume aux endroits où il n'y a pas de feux sont compris dans le nombre total de stations de phares et de feux pour tout le Canada.

Les approvisionnements pour le service des phares sont achetés en gros, à l'entreprise, sauf en ce qui concerne les articles dont on n'a besoin qu'en petite quantité, lesquels sont achetés sur les lieux. Les approvisionnements sont distribués des magasins au chef-lieu de chaque district, généralement sous la surveillance personnelle des inspecteurs des phares, qui inspectent les stations en même temps qu'ils les ravitaillent. Les inspecteurs voient aussi aux menues réparations et au peinturage périodique des bâtiments. Il n'est pas tenu compte de cela dans l'énumération des réparations effectuées aux diverses stations.

Les travaux de construction et les grosses réparations sont généralement exécutés à l'entreprise; les menues réparations se font sous la surveillance des gardiens de phares ou des contremaîtres employés dans les diverses divisions.

Les gardiens des phares et les mécaniciens des signaux de brume sont censés faire eux-mêmes toutes menues réparations qui peuvent être exécutées par des ouvriers ordinaires, et ce sans frais. Nous leur demandons aussi de faire tout le peinturage dont leurs stations ont besoin, et nous leur accordons de l'aide quand il est nécessaire d'ériger des échafaudages.

DIVISION D'ONTARIO, SERVICE DES PHARES.

Cette division comprend les phares et autres aides pour la navigation établis dans la province de Québec, à l'ouest de Montréal, ainsi que tous ceux que renferment la province d'Ontario, et le lac Winnipeg, dans la province du Manitoba.

Le nombre des phares, feux-balises et phares-flottants entretenus par le gouvernement dans la division d'Ontario est de 242, situés à 188 stations différentes.

Le nombre des gardiens de phares dans cette division payés directement par le gouvernement est de 184, mais dans certains cas les gardiens emploient des aides qu'ils paient à même l'allocation que le gouvernement leur accorde pour cette fin.

Il y a dans Ontario deux sifflets de brume, 11 cornets de brume à vapeur et 4 cloches de brume mécaniques (tous situés à des stations de phares), ainsi que cinq bouées à cloches et cinq bouées à gaz.

Outre les feux entretenus par le ministère, comme il est dit plus haut, il y a dans Ontario trois feux sur ponts tournants, un système de feux sur le canal Murray, entretenus par le ministère des Chemins de fer et Canaux, cinq feux doubles d'alignement sur les rivières Détroit et Saint-Clair, entretenus par les propriétaires de vaisseaux américains les plus intéressés, onze feux entretenus sur des quais appartenant à des municipalités ou corporations et deux feux d'alignement entretenus par les intéressés au havre de "Pine-Tree".

Notre ministère fournit du pétrole à six de ces dernières stations pour leur entretien.

Chaque année un vapeur est affrété pour le ravitaillement des phares sur le fleuve Saint-Laurent et les grands lacs entre Montréal et la tête du lac Supérieur. M. Patrick Harty, surintendant des phares, est chargé d'approvisionner les phares et d'inspecter les stations, ce qui l'occupe pendant environ 7 semaines.

Les phares de la rivière Ottawa et quelques autres de peu d'importance dans des eaux isolées, y compris les lacs Témiscamingue, Nipissingue, et la baie de Quinté, n'ont pat été visités. Ceux du lac des Bois ont été inspectés par M. Kyle, garde-pêche à Portage-du-Rat.

NOUVELLES AIDES POUR LA NAVIGATION.

Feu de la baie de de Burlington (du côté de terre).

Le 15 de mai, un poteau à double feu a été érigé à l'extrémité inférieure de la jetée sud du canal de Burlington, extrémité ouest du lac Ontario, pour guider vers le canal les navires venant d'Hamilton et de la baie de Burlington.

Le poteau a vingt pieds de hauteur et est peinturé en blanc. Il repose sur la pile à l'extrémité inférieure de la jetée sud et est éloigné de 1,300 pieds S. 67°0. de la tour principale.

Le feu est double, il comprend une lumière rouge fixe se projetant d'une lanterne tubulaire carrée, hissée au sommet du poteau à 24 pieds au-dessus du niveau de la baie, et visible de tous les points d'approche dans la baie de Burlington, et une lumière blanche fixe qui se projette d'une lanterne semblable, posée sur le même poteau à six pieds au-dessous de la lumière rouge, et qui est visible dans les mêmes

directions. On a adopté ces deux lumières afin de pouvoir les distinguer des feux du chemin de fer et des steamers.

Les travaux ont été exécutés par M. Thos. Campbell, gardien de phare, au prix de $16.42, les lanternes et fournitures nécessaires ayant été envoyées des magasins d'Ottawa.

Bouées-feux dans les abords du canal du Saut.

Le printemps dernier, le ministère a pris sous son contrôle le feu flottant privé établi en 1898 pour indiquer le bord de la tranchée draguée au tournant vis-à-vis du feu d'alignement de devant à l'entrée d'amont du canal canadien du Saut-Ste-Marie. Le feu blanc fixe repose sur une bouée à plateforme, amarrée entre les bouées-espars noires indiquant le tournant.

En même temps, le ministère a établi un feu rouge fixe sur la superstruction de la bouée rouge à plateforme marquant l'extrémité de la batture Vidal, ainsi qu'un feu blanc fixe sur un flotteur près de la bouée noire indiquant le tournant à partir de l'axe du canal jusqu'à l'alignement des feux à l'entrée d'aval du canal.

La lumière de ces trois feux est projetée par des lanternes à lentilles, établies sur les superstructures des bouées à plateforme à une hauteur de six pieds au-dessus de l'eau, et devrait être visible à une distance de deux milles. Ces feux seront maintenus pendant toute la saison de navigation.

Le feu en aval du canal est entretenu par les employés du canal, le ministère fournissant l'appareil illuminatif et les accessoires. Les deux bouées à feux en amont du canal sont desservies par un des remorqueurs du canal au prix de $70 par année.

AIDES À LA NAVIGATION SUPPRIMÉES.

Le ministère a appris qu'aucun feu privé n'était maintenu à Port-Bruce, sur le lac Erié, et cette aide à la navigation a été par conséquent biffée de la liste des feux.

La cloche de brume mécanique à la station de phare de l'île Michipicoten, sur le lac Supérieur, s'est brisée. Comme cet endroit n'est plus fréquenté par les navires, l'on n'a pas jugé à propos d'y installer une autre cloche, et le service des alarmes de brume a été discontinué.

Le feu sur la pointe Michel, lac Huron, a été supprimé à la clôture de la navigation, l'année dernière, comme je le dis dans mon rapport de l'année dernière.

Les feux d'alignement privés autrefois maintenus par l'association dite *Lake Carriers' Association* à la pointe Edouard, Sarnia, ont aussi été supprimés, et rayés de la liste des feux et signaux de brume.

AIDES POUR LA NAVIGATION ÉTABLIES PAR LES ETATS-UNIS DANS LES EAUX CANADIENNES OU DANS LEURS ENVIRONS.

Le gouvernement des États-Unis a, comme par le passé, établi plusieurs aides à la navigation, notamment dans les chenaux de la rivière Sainte-Marie et sur l'étendue d'eau comprise entre les lacs Huron et Erié. Entre autre améliorations qui ont été opérées et dont les marins ont été dûment informés par circulaire, je mentionnerai celles-ci:—

Etablissement d'un bateau-feu à la tête de l'île Carleton, Mille-Iles.

Etablissement d'une bouée à gaz sur la batture située à la hauteur du phare de l'île Galloo, à l'extrémité est du lac Ontario.

Etablissement de feux d'alignement conduisant à la tête de la rivière Niagara.

Etablissement de bouées à gaz sur la batture sud de l'île Kelly et à la hauteur de la pointe du Verger de Pêches, dans la partie ouest du lac Erié.

Etablissement d'un système de feux dans le chenal de 20 pieds au bas du lac Saint-Clair, pour guider les navires entrant dans la rivière Détroit, et nouvel arrangement des feux d'alignement de l'Ile aux Pêches.

Rétablissement de feux d'alignement à Fort-Gratiot afin de guider les navires sortant du lac Huron pour s'engager dans la rivière Saint-Clair.

Remplacement de la bouée à gaz tournante du lac à la Vase par un poteau-feu établi sur un caisson calé au point d'intersection des feux d'alignement de la pointe de l'Hiver et de l'île des Pilotes.

Etablissement de 3 bouées à gaz dans le chenal de la batture Vidal, dans l'abord d'amont du canal américain du Saut, et d'une bouée à gaz à la hauteur du Gros-Cap.

L'épave du *Monitor* qui a sombré l'année dernière juste en amont de la pointe aux Pins, a été enlevé par le gouvernement des Etats-Unis vers la fin de l'automne de 1898.

AMÉLIORATIONS ET RÉPARATIONS AUX STATIONS EXISTANTES.

Pointe McTavish.—On a amélioré le feu en substituant à la lentille plane autrefois employée une lanterne à lentille convexe projetant une lumière blanche fixe dioptrique du 7ème ordre.

Batture Verte.—On a amélioré le feu en remplaçant les réflecteurs employés jusqu'ici par une lanterne dioptrique du 7ème ordre. La pile du phare à cette station est depuis plusieurs années en mauvais état, et il sera nécessaire, avant la crue du printemps prochain, de commencer les travaux de reconstruction.

Ile aux Serpents.—Le phare dont je parle dans mon rapport de l'année dernière a été érigé sur le récif de l'Ile-aux-Serpents dans le cours de la dernière saison. Il sera mis en opération à l'ouverture de la navigation en 1900. Il repose sur une pile cylindrique en acier et en béton construite près de l'extrémité sud de la batture entourant l'île aux Serpents, à une distance de 850 pieds S.E., par E. ½ E. du phare situé sur la batture. Les travaux ont coûté en tout $1,309.07.

Canal Murray.—Le ministère des Chemins de fer et Canaux a amélioré les feux aux entrées est et ouest du canal Murray, adjacentes à la baie de Quinté et à la baie de la Presqu'Ile. Les anciens feux étaient rouges, fixes, et leur lumière était projetée par de petites lanternes établies sur des charpentes pyramidales à jour. Les nouveaux feux sont blancs fixes, s'élèvent à 27 pieds au-dessus du niveau de l'eau et sont visibles à une distance de 5 milles de tous les points d'approche. Les phares qui s'élèvent sur les emplacements des anciennes charpentes, à 30 pieds de chacune des extrémités de la jetée nord du canal, sont en fer galvanisé, de forme hexagonale et à parements jointifs, avec colonnes cylindriques, surmontées des lentilles émergeant des sommets

des toits. Ils ont chacun 18 pieds de hauteur, à partir du tablier de la pile jusqu'à la lentille, et sont pointurés en blanc.

Port Dalhousie.—La nouvelle tour de phare dont je parle dans mon dernier rapport a été achevée. Coût des travaux, $2,943.19.

Pointe Pelée.—La chaudière et le signal de brume à vapeur se sont tout à coup dérangés le 12 d'octobre, et le service des alarmes a dû par conséquent être discontinué jusqu'au 20 du même mois. La chaudière a été retubée dans l'intervalle au prix de $115,84.

Ile au Pot-à-Fleurs.—Des soumissions ont été demandées, l'automne dernier, pour la construction d'une maison pour le gardien de cette station, mais les offres reçues étaient si élevées que l'érection du bâtiment a été différée. Le gardien a été autorisé à construire un petit quai du côté est de l'île pour protéger le havre des bateaux, et le hangar à embarcations, qui se trouve près du phare, sera transféré au nouveau havre, sur la glace, dans le cours de cet hiver. Un emplacement, contenant 24.37 acres, et un autre emplacement pour le quai et le hangar à embarcations, avec droit de passage entre les deux propriétés, ont été achetés du département des Affaires des Sauvages moyennant $8.64.

Ile de la Bataille.—La machine imprimant le mouvement de rotation s'est brisée le 6 d'août, et le feu est resté fixe jusqu'au 21 du même mois, date où les réparations ont été terminées.

Port-Arthur.—Un cornet de brume à main, au moyen duquel il sera répondu aux signaux des navires en temps de brume, a été établi à la station de phares.

Feux d'alignement de la rivière La Pluie.—Le mât au sommet duquel se trouvait autrefois le feu d'alignement de derrière à l'embouchure de la rivière La Pluie, lac des Bois, a été enlevé et remplacé par une tour qui repose sur une pile en coffrage construite dans le lac à une distance de 800 pieds S. E. par S. de la tour de devant.

La tour est en bois; elle est carrée, avec côtés inclinés. Elle est peinturée en blanc et a 36 pieds de hauteur à partir de la pile jusqu'au faîte du toit.

Le feu est rouge fixe; il s'élève à 40 pieds au-dessus du niveau du lac, et devrait être visible à une distance de 9 milles dans l'alignement des phares.

L'appareil illuminatif est catoptrique.

Le feu d'alignement de devant est blanc fixe comme auparavant. Le pilotage qui servait de fondation à la tour a été remplacé par une pile en coffrage.

Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise par M. Wm McKay, de Beaver-Mills, Ont., et ont coûté $999.

Le tableau suivant indique les menues réparations qui ont été faites aux phares en amont de Montréal durant l'année 1899 :—

Station de phare.	Réparations.	$ c.	Chaloupes.	$ c.
Ile Jones...	Posage d'un nouveau châssis et constr. d'une cheminée d. un d. feux d'alig.	17 00		
Kincardine......	Réparations générales à la tour et au log., et démolit. d'un vieux bâtiment	177 77		
Barryfield...............	Réparations des ouvrages en fer.......	60 90		
Jetée de Lachine........	....	....	Nouvelle chaloupe.	18 00
Phare flottant n° 2....	Réparations à la suite d'un abordage avec le remorqueur "Glide"........	19 50	" " Loyer de chaloupe.	18 00 10 50
Phare flottant n° 3.......	Nettoyage et raclage du fond et aveuglage de fuites dans la cale de radoub de Cantin, Mont., a. que d'aut. m. rép.	107 98	2 bateaux.... .... Loyer de chaloupe.	36 00 10 50
Phare flottant n° 1.......	Réparations au cornet de brume et au pont du phare...	20 00	Nouvelle chaloupe.	18 00
Ile de Lamb........	Bois et bardeaux pour réparer l'abri de la chaloupe........................	30 05		
Lime Kiln Crossing.	Peinturage...................	7 30		
Ile Lindoe...............	Cuisine du logement réparée et couverte de bardeaux ; abri de la chaloupe couvert de bardeaux.................	78 61		
Ile Seule................	Réparations à la tour.....	5 25		
Ile du Milieu	Peinturage...........................	24 00		
Ile Mississagi............	Lambrissage de la cuisine, nouveau plancher et autres menues réparations	91 20		
" "	Peinturage de la tour.	7 00		
Pointe de McKies......	Bois pour clôture....................	20 50		
Beauharnois.......... .	Peinturage....	8 00		
Belleville........	"	16 25		
Bois-Blanc..............	Réparation de l'abri de la chaloupe....	14 00		
Burlington Beach.......	Réparation du logement...............	12 71	Réparation de la chaloupe.	10 00
Cap Robert.............	Réparation de la cuisine...............	28 75	Nouvelle chaloupe.	34 00
Ile de Chantry..........	Badigeonnage de la tour et du logement	45 00	Rouleaux pour la chaloupe.	5 00
Récif de Colchester..	Réparation du phare..................	48 50	Réparation de la chaloupe.	15 85
Pointe de Corbay..... .	....	....	Nouvelle chaloupe.	35 00
Cabot Head...........	Construction d'une nouvelle clôture autour du phare......................	34 30		
Dorval....	....	.. ..	Nouvelle chaloupe.	16 00
Fort William...........	Brise-lames pour protéger le phare.....	225 00		
Grande île aux Canards..	" " " les chaloupes.	131 80	Nouvelle chaloupe.	150 00
Ile Hope	Réparation de la tour	17 31	" "	32 00
Ile de l'Anse...... ..	Badigeonnage de la tour et du logement	20 50		

MENUES réparations faites aux phares en amont de Montréal durant l'année 1899.

Station de phares.	Réparations.	$ c.	Chaloupes.	$ c.
Ile de l'Anse	Cuisine couverte de bardeaux et planchéiée	39 25		
Ile Nottawasaga	Badigeonnage de la tour et du logement	40 00		
" "	Nouveaux châssis pour le logement	7 50		
Havre de la Péninsule	Bois pour réparer le trottoir	12 50		
Ile Pélée	Peinturage du sommet de la tour	5 00	Réparation de la chaloupe.	
Pointe aux Barils	Réparation du phare d'alignement	33 20		
Pointe aux Pins	Réparation du logement	17 50		
Pointe Clark	Réparation du trottoir	15 30		
Récif Pélé	Réparations du cornet de brume	130 10		
Pointe Plaisante	Réparation du phare, du logement et de la grange	80 24		
Port Arthur			Nouvelle chaloupe.	30 00
Port Colborne	Réparation de la cuisine du logement	22 40		
Port Crédit	Réparation de la fondation du phare	54 58		
Phare principal de la Presqu'Ile	Peinturage et réparation de la cuisine	36 75		
Rocher Rouge	Peinturage	21 00		
"	Réparations générales à la tour du phare et au logement	111 93		
Ile du Chenal	Quincaillerie	117 44		
Aylmer	Réparations et main-d'œuvre	6 60		
Ile de la Bataille	Rép. de la machine et du feu tournant	37 71		

BOUÉES ET BALISES.

Nouvelles bouées dans l'abord de Kingston.

Le 15 juin 1899, j'ai placé 3 bouées-espars de 35 pieds dans l'abord ouest du port de Kingston, au pied du lac Ontario pour marquer le chenal à eaux profondes au nord de l'île aux Serpents. Ces bouées ont été établies aux endroits suivants:—

(1) Une bouée noire amarrée dans 30 pieds d'eau à la hauteur de l'extrémité nord de la batture entourant l'île aux Serpents.

(2) Une bouée peinturée en raies horizontales rouges et noires, dans 30 pieds d'eau, à la hauteur de l'extrémité ouest du petit haut-fond entre la batture de l'île aux Serpents et celle de Sept-Acres.

(3) Une bouée rouge, dans 26 pieds d'eau, à la hauteur de l'extrémité est de la batture de Sept-Acres.

Balises et bouées dans la baie Stokes.

Le relèvement du lac Huron ayant été poursuivi jusqu'à la baie Stokes durant la dernière saison, l'on a profité de la présence du navire attaché au service hydro-

graphique pour donner instruction à M. Stewart de marquer l'entrée par des balises et des bouées. Deux balises et 6 bouées-espars ont été mises en place. Elles seront entretenues par le gardien du phare de l'île Lyal.

1. La balise de devant se trouve à l'extrémité nord-ouest d'un groupe d'îlots situés à un demi-mille au nord de la pointe nord-est de l'île Lyal. Elle est située N. 56° E. et est distante de 9,700 pieds du phare de l'île Lyal. Elle consiste en un triangle en lattis de 16 pieds de haut, surmonté d'un diamant blanc en lattis, qui porte la hauteur de la balise à 25 pieds.

2. La bouée de derrière se trouve sur la rive est de la baie. Elle est située N. 75° E. et est éloignée de 4,050 pieds de la balise de devant. Elle consiste en un carré blanc en lattis, surmonté d'un carré semblable mais plus petit, qui porte la hauteur de la balise à 35 pieds. Une raie verticale blanche, de 3 pieds de largeur, couvre le milieu de la balise sur toute sa hauteur.

Ces deux balises guident les navires à partir du lac jusqu'en deçà de $1\frac{1}{4}$ mille du phare, avec un minimum de profondeur de 22 pieds d'eau.

Les bouées sont placées comme suit :—

1. Bouée-espar noire, amarrée dans 22 pieds d'eau, N. 81° O., à 10,650 pieds du phare et à $3\frac{1}{8}$ milles de la balise de devant. Cette bouée est située S. 48° O., à 550 pieds d'un haut-fond couvert de 17 pieds d'eau.

2. Bouée-espar noire, amarrée dans 17 pieds d'eau au large du côté sud du banc s'étendant S. 40° O., à environ 2,400 pieds du récif à sec (*Mad*) qui se trouve au milieu de l'entrée. Cette bouée est située N. 43° O., et est distante de 3,700 pieds du phare et de $1\frac{3}{4}$ mille de la balise de devant.

3. Bouée-espar rouge, amarrée dans 21 pieds d'eau, à 200 pieds à l'ouest d'une petite batture couverte de 14 pieds d'eau à l'étiage, et à 1,400 pieds S.S.E. de l'alignement. Cette bouée est située S. 87° O., à 8,600 pieds du phare et à près de 3 milles de la balise de devant ; elle sert à indiquer la batture dangereuse au large de l'île Lyal.

4. Bouée-espar rouge, amarrée dans 21 pieds d'eau, N. 18° O., à 300 pieds d'un petit rocher couvert seulement de $9\frac{1}{2}$ pieds d'eau. Cette bouée est située N. 82° O., et est distante de 6,500 pieds du phare et de $2\frac{1}{2}$ milles de la balise de devant. Elle se trouve à 570 pieds S.S.E. de l'alignement.

5. Bouée-espar rouge, amarrée dans 18 pieds d'eau, N. 40° O., à 125 pieds d'un haut-fond couvert de $9\frac{1}{2}$ pieds d'eau. Cette bouée est située N. 68° O., et est distante de 4,250 pieds du phare et de $2\frac{1}{10}$ milles de la balise de devant. Elle se trouve à 500 pieds S.S.E. de l'alignement.

6. Bouée-espar rouge, amarrée dans 17 pieds d'eau, pour marquer le bord nord d'un banc près de l'île Lyal. Cette bouée est située N. 6° E., et est éloignée de 3,150 pieds du phare et de $1\frac{1}{3}$ mille de la balise de devant.

Bouée à plate-forme au sud des Iles aux Canards.

Une bouée à plate-forme, surmontée d'un lattis pyramidal peinturé en blanc et d'un pavillon blanc, a été amarrée, le printemps dernier, dans 5 brasses d'eau à la hauteur de l'extrémité sud de la batture Jennie Graham, qui part des îles aux Canards et s'étend vers le sud, dans le lac Huron.

Cette bouée, qui a été placée par M. Stewart, sera entretenue par le gardien du phare.

Bouée de Bears Rump.—Une bouée à plate-forme, surmontée d'un lattis pyramidal peinturé en noir et d'un pavillon blanc de 20 pieds de hauteur, a été amarrée par M. W. J. Stewart, en juin dernier, dans 4⅓ brasses d'eau, à la hauteur de l'extrémité sud de la batture s'étendant de l'île de Bears Rump vers le sud, dans la baie Georgienne. Cette bouée sera entretenue par l'entrepreneur en charge des autres bouées de la baie Georgienne.

Aide à la navigation dans l'entrée de Midland.

Deux balises temporaires de jour blanchies à la chaux ont été établies, à l'ouverture de la navigation en 1899, pour guider les navires au sud des battures à la hauteur de l'extrémité sud de l'île de la Tombe du Géant et au nord de la batture située au large de la pointe Sawlog, à l'entrée de la baie Matchedash, baie Georgienne.

La balise de devant se trouve à l'extrémité nord de l'île Brébœuf, sur un rocher de granit nu, s'élevant à 8 pieds au-dessus de l'eau. Elle consiste en un poteau de 15 pieds de hauteur, assujéti avec des étais.

La balise de derrière se trouve sur le littoral ouest de l'île Beausoleil et est distante de 2,400 pieds S. 86° E. de celle de devant. Elle est semblable à la balise de devant et a 24 pieds de hauteur, le terrain sur lequel elle repose s'élevant à 3 pieds au-dessus de l'eau.

Deux balises semblables ont été établies sur la rive est de la baie Matchedash, entre la pointe de Midland et la pointe de la Crique-aux-Carpes, pour indiquer le meilleur chenal dans le bief entre la pointe aux Ananas et l'île Beausoleil.

La balise de devant se trouve sur la grève à 6 encâblures S. 54° E. de la pointe de la Crique-aux-Carpes. Elle a 12 pieds de hauteur, le terrain sur lequel elle est établie s'élevant à 2 pieds au-dessus de l'eau.

La balise de derrière se trouve sur la grève de la pointe, à 3,000 pieds S. 17° E. de celle de devant. Sa hauteur est de 15 pieds, le terrain sur lequel elle repose s'élevant de 2 pieds au-dessus de l'eau.

En entrant dans la baie Matchedash, la balise de l'île Brébœuf devrait être alignée avec celle de l'île Beausoleil, au large du banc de Bennett, par S. 86° E. L'alignement conduit à 750 pieds au sud de la bouée-espar noire située à la hauteur du phare de la Tombe du Géant et à 500 pieds au nord de la bouée-espar rouge qui se trouve à la hauteur de la pointe Sawlog. Une fois la pointe d'Adams dépassée, il est prudent de changer graduellement de route jusqu'à ce que les 2 balises du côté de terre soient en ligne, par S. 17° E. Cet alignement devrait être suivi jusqu'à ce que la 1ère balise soit à un demi-mille de distance, alors que la balise devrait être laissée à tribord. La rive à cet endroit-là est à pic, et l'on peut naviguer sans danger près de terre jusqu'à ce que la pointe de Midland ait été contournée.

Ces balises ont été établies dans le but de marquer un chenal pour entrer dans le port de Midland en toute sûreté. L'on se propose de les remplacer par des feux d'alignement. Le phare qui se trouve actuellement sur l'île Gin sera transféré à l'île Brébœuf pour former le feu de devant de l'alignement extérieur. Des soumissions ont été demandées pour la construction des nouveaux bâtiments nécessaires et pour le transfèrement du phare.

Quatre des bouées les plus importantes à l'entrée du port, savoir, celles du rocher Lottie Wolf, du récif de la Tombe du Géant, de la pointe Sawlog et du banc du Milieu, ont été remplacées, dans le cours de la saison dernière, par des bouées-espars lestées de premier ordre, s'élevant de 12 à 15 pieds au-dessus de l'eau. Cette amélioration a été effectuée sous la direction de M. John White, le capitaine du port, et a coûté $228.

Balisage de Parry-Sound.

A l'ouverture de la navigation au printemps de 1899, 17 bouées-espars ont été placées dans le chenal principal conduisant de la baie Georgienne au port, et en conséquence de l'abandon du chenal du Rocher de Gordon, 7 bouées-espars qui avaient été maintenues jusque-là n'ont pas été remises en place. Les 3 bouées à gaz établies en 1898 ont été tenues en opération pendant tout le cours de la saison de 1899. L'on a eu beaucoup de difficulté à lever ces bouées à la fin de la saison, et il sera impossible à l'avenir de les laisser en place jusqu'à la clôture de la navigation. Je suggérerais que le 15 de novembre soit fixé comme la date la plus reculée où elles seraient levées, surtout en ce qui concerne la bouée du banc de Séguin.

DIVISION DES PHARES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cette division comprend tous les phares et les autres aides à la navigation se trouvant dans les limites de la province, tant dans la baie de Fundy que sur la côte du golfe Saint-Laurent. Le vapeur *Lansdowne*, sous la direction de l'agent de la division du Nouveau-Brunswick, fait le service des grosses bouées que le gouvernement maintient sur la côte de la baie de Fundy, dans la Nouvelle-Ecosse, mais à cela près ces bouées sont sous le contrôle de l'agent de la Nouvelle-Ecosse.

Cette division est sous la direction de M. F. J. Harding, l'agent du département à Saint-Jean, N.-B.

M. John Kelly, l'inspecteur des phares, a fait l'inspection des feux, etc.

Il y a dans cette agence 121 phares, deux phares flottants et douze signaux de brume à vapeur.

Voici comment sont répartis, sous le rapport du nombre, les gardiens et les mécaniciens attachés au service des phares et des signaux de brume : sept gardiens de phares ; sept gardiens de phares et mécaniciens de signaux de brume, douze mécaniciens et six aides-mécaniciens—112 en tout.

Le mode de ravitaillement des phares varie suivant les localités. On a envoyé par les vapeurs locaux réguliers les approvisionnements destinés aux phares de la rivière Saint-Jean, du Grand Lac et du lac Washademoak, et un connaissement séparé a été fourni pour chaque station.

Les provisions destinées aux phares de la rivière Miramichi ont été transportées par les vapeurs et les goélettes faisant le service dans ces parages.

Le vapeur *Lansdowne* a distribué les approvisionnements des phares de la baie de Fundy, et l'on a expédié par voie ferrée ceux des phares du district de la Baie des Chaleurs. Dans tous les cas, on a adopté le mode de transport le plus commode et le plus économique.

NOUVELLES AIDES POUR LA NAVIGATION.

Phare flottant dans le havre de Shédiac.—Le 1er d'octobre 1899, un phare flottant a été amarré dans 19 pieds d'eau, à deux encâblures N.N.E. du rocher Zéphir, à la hauteur de la Pointe-du-Chêne, havre de Shédiac. Le vaisseau a été loué de la Compagnie de navigation à vapeur de Charlottetown moyennant $5 par jour. C'est une goélette à deux mâts, peinturée en bleu, avec bastingages noirs. Entre les mâts se trouvent deux lumières blanches, séparées par une distance perpendiculaire de quatre pieds. La hauteur de la lumière la plus basse au dessus de l'eau est de 21 pieds, et les deux lumières devraient être visibles à une distance de 8 milles.

En temps de brume, un cornet de brume à main répond aux signaux des navires.

Feux d'aliguement de devant de Tracadie-Nord.—Le feu d'alignement de devant du goulet de Tracadie-Nord, qui avait été emporté le 11 novembre 1897, a été remplacé le 29 septembre 1899.

Le feu consiste en une lanterne fixée au sommet d'un mât peinturé en rouge, et d'où se projette une lumière blanche fixe.

Le mât se trouve à 161 pieds S. E. de la tour de derrière, et le feu s'élève à 20 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

AMÉLIORATIONS ET RÉPARATIONS AUX STATIONS EXISTANTES.

Grand-Manan.—Comme le vieille chaudière à cette station était usée, on l'a remplacée par une grande chaudière qui se trouvait à la station de signaux de brume de Lépreau. La nouvelle chaudière a été transportée et montée par l'équipage du *Lansdowne.* Cela, avec les raccordements nécessaires et les réparations faites à la chaudière et à la machine durant l'année, a coûté $325.84.

L'aqueduc s'est encore brisé, et l'eau pour les chaudières a dû être charroyée, ce qui a entraîné une dépense de $172.50.

L'aile du logement a été recouverte de bardeaux sur deux côtés et le toit réparé.

Des réparations considérables sont requises à cette station pour augmenter le tirage, assurer un approvisionnement d'eau suffisant, et améliorer la machine. La question de remplacer la machine à vapeur par une machine à huile est actuellement à l'étude.

Green Head.—On a amélioré l'appareil illuminatif en substituant à la lanterne plane en usage jusqu'ici une lanterne dioptrique du 7ème ordre.

Head Harbour.—La machine du signal de brume a été réparée par M. Joseph Thompson, au prix de $373.24.

Une nouvelle pompe a été achetée, et l'ancienne a été réparée au prix de $176.45.

Le planchéiage du quai du phare a été en partie renouvelé.

Pointe des Sauvages.—Par suite d'un changement dans le chenal conduisant dans le havre de Shippegan, il a été nécessaire de changer de place les feux d'alignement maintenus sur la pointe des Sauvages. Des lanternes plus puissantes ont aussi été établies.

Le mât de devant a été éloigné de 1,514 pieds à l'est de son ancienne position, et se trouve maintenant sur un banc de sable, à l'est de la pointe, à 30 pieds en arrière et à 2 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Le feu est rouge fixe, s'élève à 28 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 5 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

Le mât a 27 pieds de hauteur, et, avec le hangar à sa base, est peinturé en rouge.

Le mât de derrière a été changé de place et se trouve maintenant à 134 pieds N. 10° O. de celui de devant. Il a 36 pieds de hauteur, et, avec le hangar à sa base, est peinturé en blanc.

Le feu consiste en une lumière dioptrique du 7ème ordre, blanche fixe; il s'élève à 36 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à une distance de 10 milles.

Les bâtiments ont été changés de place sous la surveillance de M. Kelly, les dépenses de ce chef s'étant élevées à $75. Les deux nouvelles lanternes ont coûté $178.24.

Jemseg.—On a amélioré l'appareil illuminatif en remplaçant la lanterne catoptrique autrefois en usage par une lanterne dioptrique. Le feu est rouge fixe comme par le passé.

La nouvelle lanterne, qui a été fournie par MM. Chance Frères et Cie, de Birmingham, a coûté $102.56.

Petite Belledune.—Le mât, avec un hangar à sa base et un feu à son sommet, sur la pointe de Petite Belledune, dans la baie des Chaleurs, a été transféré à 85 pieds au sud de sa position primitive, et se trouve maintenant à 171 pieds en deçà de la ligne des hautes eaux. Ce changement était devenu nécessaire par suite de l'affouillement graduel de la rive.

En même temps, le mât a été porté à une plus grande hauteur : il a maintenant 39 pieds de long. De plus, la petite lanterne à lentille plane employée jusqu'ici a été remplacée par une lanterne à lentille convexe du 7ème ordre.

Le feu est blanc fixe, comme auparavant; il s'élève à 52 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 12 milles de tous les points d'approche par eau.

Ces modifications ont été faites sous la surveillance de l'inspecteur des phares. Dépenses, $76,84.

Phare flottant de la baie de Miramichi.—Le vieux vaisseau *Jennie*, qui avait été condamné par l'inspecteur des coques, a été vendu à l'encan pour $16. La goélette américaine *Frederic Gerring*, qui avait été confisquée pour pêche illégale, en mai 1896, a été vendue aux enchères, en avril dernier, à $800 de mise de prix, et a été adjugée au ministère. Des réparations pour un montant de $200 y ont été faites par M. W. Traer, et le nouveau vaisseau a été placé sur la station à l'ouverture de la navigation en 1899.

Quai de la Pointe du Chêne.—Le feu d'alignement de derrière a été avancé de 60 pieds dans l'alignement par les employés du chemin de fer Intercolonial pour accommoder leur service. Une des lanternes a été pourvue d'une nouvelle lentille.

Pointe Lépreau.—Le nouveau phare dont je parle dans mon rapport de l'année dernière et destiné à remplacer celui qui a été détruit par le feu le 30 janvier 1898, a été achevé et mis en opération le 1er d'octobre 1899.

Le phare se trouve à 327 pieds de l'extrémité de la pointe et à 250 pieds N. par E. ¾ E. du signal de brume. La tour consiste en un bâtiment octogonal en bois, avec côtés en pente, surmonté d'une lanterne polygonale en fer. Elle a 54 pieds de hauteur à partir des sablières jusqu'à la girouette de la lanterne, et est peinturée en raies horizontales rouges et blanches. La lanterne est peinturée en rouge.

Le feu est blanc et tournant, la lumière atteignant son plus grand éclat à toutes les 30 secondes. Il s'élève à 80 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devrait être visible à une distance de 14 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif a été fait aux ateliers du ministère à Ottawa. Le feu temporaire, maintenu depuis la destruction de l'ancien feu, a été supprimé.

La machine du signal de brume est contenue dans un bâtiment oblong en bois, peinturé en gris, avec toit brun. Le cornet fait entendre des sons de 5 secondes de durée, à des intervalles de 25 secondes.

La tour a été construite à l'entreprise par M. Francis Cassidy, son prix étant de $1,325. Je regrette de dire que l'ouvrage était si mal fait qu'il a fallu le faire recommencer en partie, sous la surveillance de M. B. H. Fraser, sous-ingénieur.

Les réparations suivantes ont été faites à la machine du signal de brume: réservoirs et citernes pourvus de nouveaux tuyaux d'aspiration et nouveaux raccordements d'alimentation; tuyaux de chauffage à vapeur et nouveaux ventilateurs installés; nouveau régulateur à vapeur de 2 pouces pour la trompette, et nouveaux tuyaux de dégagement de 2½ pouces posés entre les soupapes de sûreté et la citerne.

Une nouvelle clôture a été construite autour de l'emplacement du logement, et le terrain a été nivelé et drainé. L'ancien bâtiment du sifflet, employé par l'ex-mécanicien comme grange, et deux vieux hangars, ont été démolis, et une clôture a été érigée sur la rive.

Tous les bâtiments de la station ont été réparés sous la surveillance de M. Fraser, une partie des travaux ayant été faite par MM. Knight, de Musquash. Le montant dépensé, l'année dernière, en réparations, a été de $561.83.

Pointe de Sable.—On a amélioré l'appareil illuminatif en remplaçant la lentille plane autrefois en usage par une lentille dioptrique du 7me ordre.

Richibouctou.—L'inspecteur des phares ayant fait rapport que par suite de changements dans le chenal l'on ne pouvait plus compter sur le feu d'alignement à l'entrée du havre de Richibouctou pour franchir la barre en toute sûreté; que le chenal connu localement sous le nom de "Chenal d'Albion" déviait très rapidement vers le sud; qu'une longue barre était à se former au nord; et que vu la nature tortueuse du chenal actuel il était impossible de placer les feux d'alignement de manière à guider les navires en toute sécurité,—les marins ont été avertis d'agir en conséquence.

Les navires qui se proposent d'entrer dans le havre devraient garder les feux en alignement jusqu'à ce qu'ils aient atteint la bouée de la barre extérieure; ils devraient ensuite se tenir au sud du feu de devant jusqu'à ce qu'ils soient arrivés à un piquet-balise. Ils devraient alors contourner la bouée de tonnelage en fer et gagner un mouillage sûr en se guidant sur les bouées.

Les menues réparations suivantes ont été faites aux stations de phares de cette division :—

Station.	Nature des réparations.	Coût.
Anderson Hollow	Bâtiment en partie recouvert de bardeaux	
Feu-balise	Réparation de la pile	$210 92
	Nouvelle chaloupe, vieille chaloupe et appareil de la cloche de brume réparés	
Ile Bliss	Menues réparations	40 80
Pointe de Belyeas	Nouvelles fondations en pierre	75 00
Grande Ile aux Canards	Signal de brume, chaudière et machine réparés	53 64
Belle Ile	Réparations des dommages causés par la crue	
Pointe Belloni	Nouvelle lentille	
Cap Enragé	Nouvelle lampe, pompe réparée	34 05
Cap Jourimain	Bâtiment en partie recouvert de bardeaux	
Pointe Cassies	Deux réflecteurs replaqués	40 00
	Dépôt d'huile changé de place, hangar recouvert de bardeaux	
Cap Spencer	Chemin réparé	25 00
Escuminac	Menues réparations	15 93
	Nouvelle chaloupe	50 00
Ile aux Renards, en haut	" "	50 00
" en bas	Une des chambres du logement replanchéiée	
Quai de Flewellings	Menues réparations	4 00
Ile de la Meule	Réparation de la chaudière et de la machine du signal de brume, et installation d'une nouvelle chaudière	231 20
Lac aux Oies	Clôture réparée	
Pointe Hendrys	Fondation renforcée	7 50
Ile au Foin	Réflecteur rétamé	
Pointe de Harper	Pierraille déposée	4 00
Letête	Cuisine cimentée	
	Chemin réparé	10 00
Ile aux Phoques de Machias	Chaudière réparée et 99 nouveaux tubes posés	231 25
Miscou	Nouveaux châssis doubles, plancher renouvelé et menues réparations	
Ile du Milieu	Chaloupe réparée	12 00
Ile Musquash	Nouveaux brise-lames	42 50
Pointe du Nègre	Payé un gardien pour perte de chaloupe	20 00
Néguac	Planchers renouvelés	
Ile aux Perdrix	Toit du hangar à charbon du signal de brume refait à neuf	
	Chaudière et machine réparées	232 33
	Nouvelle pompe fournie	
	Nouvelle chaloupe	51 00
Pointe aux Pois	Mât de pavillon érigé	
Baie de Passamaquoddy	Fondation renfoncée	
	Chaloupe réparée	7 34

Station.	Nature des réparations.	Coût.
Quaco	Nouvel abri pour chaloupe construit	
	Débarcadère réparé	19 92
	Machine du signal de brume réparée	108 05
	170 pieds de tuyaux à eau posés	
	Plancher en ciment dans la chambre de la machine	
Brise-lames de Quaco	Lanterne vitrée	
Pointe de Reeds	Vitrage	9 20
Richibouctou	Abri pour chaloupe réparé	25 00
Swallowtail	Grue réparée	7 50
Saint-André	2 réflecteurs rétamés	20 00
	Cheminée réparée	
South Wolf	Nouvelle grue	
Shippigan	Nouvelle porte	
S. W. Head	Chemin réparé	50 00
Tracadie	Construction d'un ouvrage de protection en fascines	149 50

SERVICE DES BOUÉES.

Le service des bouées dans presque tous les ports de la division du Nouveau-Brunswick a été fait à l'entreprise, sous la surveillance des capitaines des ports.

Les bouées côtières du district du Nouveau-Brunswick et d'une partie de la Nouvelle-Ecosse, dans la baie de Fundy, ont été desservies par le steamer *Lansdowne.*

Bouée à sifflet du Havre aux Castors.—Le 15 février 1899, une bouée à sifflet Courtenay a été amarrée dans 22 brasses d'eau, à 1½ mille au sud du phare du Havre aux Castors, comté de Charlotte; elle sert de bouée de passe.

Cette bouée est peinturée en raies rouges et blanches verticales, avec les mots "Beaver Harbour" en lettres noires sur le côté, et est surmontée d'un sifflet de 10 pouces, que le mouvement des vagues fait fonctionner.

Elle a été levée, puis replacée le 12 de mai par le steamer *Lansdowne.*

Bouée du Cap Tourmente.—Deux bouées, maintenues depuis 1898, pour protéger l'abord du quai du gouvernement au Cap Tourmente, n'ont pas encore été décrites. Elles consistent en une bouée à cloche en acier, peinturée en noir, et amarrée dans 6 brasses d'eau, à ¾ de mille à l'est du rocher à sec extérieur des récifs Tourmente, et une bouée conique en acier, peinturée en rouge et amarrée dans 7 pieds d'eau à la hauteur de l'extrémité de la barre de sable qui part des îles Jourimain et s'étend vers le sud-est.

Bouées de Shippigan.—Les changements suivants ont été faits au balisage du havre de Shippigan :

a. La bouée-espar rouge marquant l'extrémité extérieure du chenal sur la barre, à l'entrée sud du goulet de Shippigan, a été remplacée par une bouée de tonnelage rouge en acier, amarrée dans 2 brasses d'eau ;

b. La bouée-espar rouge en deçà de la barre a été remplacée par une bouée-baril rouge, amarrée dans 2 brasses d'eau ;

c. Les deux bouées-espars rouges en dedans de l'entrée sud, tout près de la Pointe-Alexandre, ont été remplacées par des bouées-barils rouges.

d. La bouée-baril noire marquant la limite sud-est des eaux navigables dans le détroit de Shippigan, à la hauteur de la pointe entre la pointe des Canots et la pointe de la Peinture, a été remplacée par une bouée de tonnelage noire en acier, amarrée dans 3½ brasses d'eau.

e. La petite bouée-baril rouge à la hauteur de la pointe Marcella a été remplacée par une grosse bouée-baril rouge.

f. La bouée noire qui se trouvait autrefois à la hauteur de la pointe Grasse a été supprimée.

Voici ce qui a été fait durant l'année en ce qui concerne les bouées les plus importantes de cette division :—

Désignation de la bouée.	Détail des opérations.	Dépense.
Bouée à cloche de l'Ile aux Perdrix	Peinturée par J. H. Pullen	$144 00
	Eau pompée,—J. Abbott	5 80
Bouée à sifflet la Pointe Noire	Placée le 26 novembre 1898	
	Placée le 25 mai 1899	
	Réparée par Jas. O'Donnell	36 06
	Chaîne fournie	195 89
Bouée à sifflet du Rocher Blonde	Dériva jusqu'à l'île aux Phoques le 14 janvier 1899	
	Replacée le 19 janvier 1899	
	Replacée le 7 février 1899	
	Disparut le 9 mars 1899	
	Nouvelle bouée placée le 15 mars 1899	
	Bouée en dérive touée jusqu'à Shelburne le 11 mars 1899	
	Levée puis replacée le 11 septembre 1899	
	Réparée	22 33
	Annonces	14 20
	Chaîne	203 41
Bouée à cloche du Rocher aux Chats	Chavira le 4 février 1899	
	Changée le 6 février 1899	
	Trouvée brisée, et changée le 18 mai 1899	
Bouée à sifflet de Lurcher	Levée puis replacée le 3 février 1899	
	Frais d'entretien pour l'année	203 42
Bouée à sifflet du Récif Nord-Ouest	En dérive le 16 janvier	
	Prix du sauvetage payé au steamer *Westport*	100 00
	Nouvelle bouée placée le 20 janvier	
	En dérive le 11 février	
	Prix du sauvetage payé à Alfred E. Pyne	50 00
	Nouvelle bouée placée le 21 février	
	Réparations à la bouée en dérive	120 78
	En dérive le 31 mars	
	Nouvelle bouée placée par l'*Aberdeen* le 11 avril.	
	Annonces	12 90

Désignation de la bouée.	Détail des opérations.	Dépense.
Old Man	Nettoyée le 5 juin	
	Eprouvée le 11 juin	
Old Woman	Replacée le 16 janvier	
	Changée le 5 juin	
	Eprouvée le 11 juin	
Récif de Peases	Chavira le 18 janvier ; redressée le 20 janvier	
	En dérive le 13 février ; replacée le 26 février	
	En dérive le 15 mai ; touée jusqu'à l'île de Harry.	
Bouée à sifflet de Lépreau	Levée puis replacée le 13 janvier	
	Levée puis replacée le 9 mai	
	Réparée par Jas. O'Donnell	65 42
Bouées de Quaco	Placées pour la saison le 4 mai 1899	
	Levées pour l'hiver le 20 décembre 1899	
	Bouée de tonnelage devant être remplacée par une bouée conique en 1900	
	Réparations	162 93
Bouée à sifflet du Rocher-Fendu	Replacée le 12 janvier 1899	
	Vieille bouée réparée par Jas. O'Donnell	51 79
	Replacée le 9 mai	
	Replacée le 23 mai	
	Déplacements et entretien	67 04
Bouée à sifflet de Wolf-Sud	En dérive le 9 janvier ; touée jusqu'à l'Anse-aux-Truites	
	Prix du sauvetage payé	100 00
	Placée le 23 janvier	
	Replacée le 12 mai	
	Réparations et déplacements	354 98
Bouée à cloche du récif de la Trinité	Levée puis replacée le 3 février 1899	
	En dérive le 21 février	
	Prix du sauvetage payé au *Westport*	100 00
	Replacée le 2 mars	
	En dérive le 1er avril ; touée jusqu'à Yarmouth	
	Replacée par l'*Aberdeen*	
Bouée à cloche de la passe de Yarmouth	Chavira le 18 janvier 1899 ; redressée le 20	
	Replacée le 3 février	
	Levée le 16 mai et changée	
Bouée à cloche de Yarmouth, N.-O.	En dérive le 19 décembre 1898	
	Replacée le 21 décembre	
	Levée puis replacée le 3 juin	
Bouée à cloche de Yarmouth, N.-O.	Levée puis replacée	
	Levée puis replacée le 18 mai 1899	

DIVISION DE QUÉBEC (SERVICE DES PHARES).

La division de Québec s'étend à partir de Montréal jusqu'au bout du détroit de Belle-Isle, soit plus de 1,200 milles de côte et de rivières. Elle comprend tous les phares de la rivière Richelieu, du lac Memphrémagog, ainsi que tous les phares, phares flottants, bouées à gaz, balises et signaux de brume du fleuve Saint-Laurent, de la rivière Saguenay, de la baie des Chaleurs, du golfe Saint-Laurent, du détroit de Belle-Isle, de la côte occidentale de Terreneuve et du Labrador. Cette division est sous la direction de M. J. U. Gregory, l'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries à Québec.

L'agent est aussi préposé à l'engagement des matelots ; il exécute les ordres de la Chambre de Commerce Britannique relativement aux naufrages, aux marins dénués de ressources et aux accidents de mer ; enfin il est receveur d'épaves, surveillant des quais, inspecteur des pêcheries pour la province de Québec et surintendant dant du service des signaux.

Le personnel des employés sous les ordres de l'agent à Québec se compose de M. L. A. Blanchet, premier commis et comptable, ainsi que sous-préposé à l'engagement des matelots, de M. Geo. D. O'Farrell, inspecteur des phares, de M. Alphonse Hamel, commis, et de M. L. L. Dubé, garde-magasin et gardien de quai.

Les ateliers sont sous la direction de M. Ernest Roy, maître-charpentier, et de M. N. Dufour, maître-forgeron de navires. Les usines à gaz sont administrées par M. G. Bélanger.

Les steamers mis à la disposition de l'agent pendant l'année dernière ont été le *Druid*, qui s'est occupé des bouées à gaz et autres en amont et en aval de Québec, ainsi que du service des balises en aval de Québec, et le steamer *Aberdeen*, qui a avitaillé les phares du fleuve et du golfe Saint-Laurent, du détroit de Belle-Isle, d'Anticosti, des îles de la Madeleine et de la baie des Chaleurs. Le service des phares entre Québec et Montréal a été fait par des bateaux à passagers ou par chemin de fer, suivant qu'il a été jugé plus commode et plus économique.

Cette division compte 198 feux et 121 stations, sept phares flottants, dont trois sont munis de sifflets de brume à vapeur puissants,—huit stations de bombes explosives, où se trouvent aussi des feux ; quatre sifflets de brume à vapeur et huit cornets de brume ; onze bouées à gaz, dont quatre sont pourvues de cloches ; 140 bouées et 59 balises.

AIDES NOUVELLES POUR LA NAVIGATION ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES DÉJA EXISTANTES.

Sirène de brume à Belle-Ile.

L'installation de la sirène de brume à la station de phares de Belle-Isle, dont je parle dans mon rapport de l'année dernière, a été complétée par M. Noble, dans le cours de cette année, et a été mise en opération pour la première fois le 9 de septembre 1899.

La dépense totale se rattachant à l'établissement de ce signal de brume a été de $20,112.64 ; dans ce montant est inclus le coût de la machine achetée en Angleterre, soit $9,959.07.

Le signal de brume consiste en une sirène double du 1er ordre, mise en opération par l'air comprimé, donnant alternativement des notes basses et hautes, de 2½ secondes de durée chacune, avec intervalles de 2½ secondes à toutes les 2 minutes.

Les sirènes sont établies dans un petit bâtiment blanc, situé sur le versant d'une colline à l'extrémité sud-est de l'île, à mi-chemin entre les phares d'amont et d'aval, et s'élèvent à 250 pieds au-dessus de la ligne des hautes eaux.

Les sirènes sont mises en opération par l'air comprimé dans une usine érigée au débarcadère à 4,000 pieds de l'endroit où se trouvent les sirènes. La force est produite par une roue hydraulique mue par l'eau conduite des lacs au sommet de la colline, et une machine à huile a été posée pour être employée dans le cas où la force hydraulique ferait défaut.

Les travaux exécutés comprennent ce qui suit:—

Construction d'un barrage pour protéger les soupapes des tuyaux ainsi que de vannes et de drains de décharge.

Construction d'un grand barrage pour augmenter la superficie et la profondeur du lac fournissant l'eau de manière à assurer un approvisionnement d'eau suffisant.

Pose de 600 pieds de tuyaux à eau en fonte de 10 pouces, et construction d'une levée pour asseoir des tuyaux et les recouvrir.

Erection d'une usine au débarcadère de l'île, et installation dans cette usine de machines, comprenant une roue Dodd sigmoïde de 36 pouces, une machine à huile Hornsby-Ackroyd de 16 chevaux-vapeur, un double jeu de pompes pour comprimer l'air et un récepteur d'air comprimé.

Pose de 4,000 pieds de tuyaux en acier de 4 pouces pour conduire l'air de la chambre de la machine au bâtiment des sirènes, y compris la préparation d'un lit pour asseoir les tuyaux et les couvrir.

Construction d'un bâtiment pour les sirènes et installation dans ce bâtiment de deux réservoirs à air comprimé et de deux sirènes complètes, avec trompettes pour diriger le son.

Etablissement d'une ligne téléphonique avec fils doubles sur poteaux en bois, et installation de téléphones dans la chambre de la machine, le bâtiment des sirènes et le phare.

Le chemin conduisant du débarcadère au phare a été exhaussé à l'endroit où il traverse le lac alimentant la machine. Cela était devenu nécessaire par suite de l'élévation du niveau causée par l'endiguement du lac.

FEUX D'ALIGNEMENT DE LA BARRE-À-BOULARD.

Pour marquer l'axe du chenal dragué qui traverse la Barre-à-Boulard, un phare a été construit dans le cours de l'hiver de 1898-99, sur le récif de l'îlot Richelieu, à 1,140 pieds N. 23½° E. du phare de cet îlot.

Ce phare consiste en une tour octogonale en bois, de 37 pieds de hauteur, surmontée d'une lanterne en fer de 7½ pieds et reposant sur une pile construite en plaques d'acier de ⅝ de pouces, de 24 pieds de diamètre et de 20 pieds de hauteur, avec un museau en plaques d'acier faisant saillie du côté d'amont et tenant lieu de brise-lames, le tout rempli de pierre et de béton.

La pile est peinturée en rouge-brun et la tour en blanc; la lanterne et sa base sont peinturées en rouge. Le sommet de la pile s'élève à 10 pieds au-dessus de la ligne des hautes eaux. L'on a eu beaucoup de difficulté à construire la fondation, vu que les marées couvraient l'emplacement de 5 à 6 pieds d'eau aux grandes mers. Cela a eu pour effet de retarder les travaux et d'en augmenter le coût.

Le feu est rouge fixe, s'élève à 40 pieds au-dessus de la ligne des hautes eaux, et devrait être visible à une distance de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptique du 7ème ordre. On a érigé en alignement avec ce phare dans l'axe du chenal un petit bâtiment présentant une façade de 7 pieds de largeur sur 10 pieds de hauteur, peinturé en blanc, avec une raie noire de 3½ pieds de largeur au milieu du côté donnant sur le chenal. D'une fenêtre pratiquée dans la façade du bâtiment en question se projette un feu catoprique rouge, qui s'élève à 118 pieds au-dessus de la ligne des hautes eaux et qui devrait être visible à une distance de 11 milles dans un petit arc de chaque côté de l'alignement. Ce bâtiment est situé sur le versant de la côte de la pointe Platon, à 10,400 pieds du phare établi sur le récif. Afin de le rendre plus visible, l'on a placé à son sommet la balise qui constituait autrefois la balise diurne de devant sur la pointe. Cette balise se trouve par conséquent éloignée de 50 pieds au sud de son ancienne position. La balise diurne de derrière a été enlevée. Les travaux ont été faits sous la surveillance de M. W. H. Noble, contremaître, et ont coûté $5,057.25. Les nouveaux feux ont été mis en opération le 29 avril 1899.

Pile de la traverse (en haut).

Le 1er octobre 1899, le phare flottant autrefois maintenu à l'extrémité d'amont de la Traverse de Saint-Roch, dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec, a été supprimé et remplacé par une pile en coffrage que l'on a établie sur le bord du chenal et d'où se projettent deux feux semblables à ceux qui existaient auparavant.

La pile repose dans 4 brasses d'eau, à marée basse, et à 95 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur à sa base. Sa hauteur est de 58 pieds; elle s'élève à 12 pieds au-dessus des hautes eaux, et a 64 pieds de longueur sur 44 pieds de largeur à son sommet. Les bouts sont inclinés et se terminent en pointe, et la pile est revêtue de fer.

Les feux sur la pile ont été maintenus jusqu'à la clôture de la navigation, un hangar temporaire ayant été érigé pour le gardien. Un bâtiment permanent, avec un feu distinctif, sera construit l'année prochaine. La pile a coûté jusqu'ici $43,869.10.

Phare de l'Ile aux Fleurs—Un nouveau phare, marquant le côté sud de l'entrée ouest du détroit de Belle-Isle, a été construit dans le cours de l'été dernier et mis en opération le 7 novembre. Ce phare se trouve sur la pointe de l'île aux Fleurs la plus rapprochée du chenal, sur un emplacement s'élevant à environ 6 pieds au-dessus de la ligne des hautes eaux. C'est un bâtiment rectangulaire en bois, avec une tour carrée s'élevant du coin nord-est du logement. Il a 50 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne, et est peintnré en blanc; la lanterne, qui est en fer et polygonale, est peinturée en rouge. Le toit du logement n'est pas peinturé.

Le feu est blanc et tournant, la lumière atteignant son plus grand éclat à toutes les 30 secondes. Il s'élève à 51 pieds au-dessus de la ligne des hautes eaux et devrait être visible, par un temps clair, à une distance de douze milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est catoptrique.

Les travaux ont été faits par le ministère sous la direction de M. Kimball Coffin, et ont coûté $8,801.

Phares d'alignement de la barre de Sainte-Croix.—Des phares d'alignement, destinés à marquer le centre de la tranchée draguée à travers la barre de Sainte-Croix, dans le chenal des navires entre Montréal et Québec, ont été établis dans le cours de la dernière saison. Des feux temporaires ont été maintenus durant la construction des tours, qui ont été mises en opération le 4 d'octobre.

Les deux phares consistent en des tours de bois carrées, avec côtés en pente, surmontées de lanternes de bois carrées, et peinturées en blanc.

La tour de devant a 23 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur, et projette un feu blanc fixe, s'élevant à 186 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et visible dans un petit arc de chaque côté de l'axe de la tranchée creusée à travers la barre de Sainte-Croix; ce feu se projette aussi en aval par la face nord-est de la tour. L'appareil illuminatif est catoptrique.

La tour de derrière se trouve à 1,400 pieds S.E. ¼ E. de la tour de devant; elle a 54 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur, et est peinturée en blanc. D'une élévation de 238 pieds au-dessus de l'étiage, elle projette un feu blanc fixe dans l'alignement. L'appareil illuminatif est catoptrique.

Lorsque le draguage de la barre aura été complété sur toute la largeur de 500 pieds, l'alignement sera transféré au centre de la tranchée.

Ces tours ont été construites par le ministère, sous la surveillance de M. C. Auger, et ont coûté $1,667.62.

PHARE DÉTRUIT PAR LE FEU.

Le phare d'alignement de derrière de la Pointe-aux-Trembles en haut (magnifique tour de 56 pieds de hauteur construite par l'ancienne Maison de la Trinité de Montréal) fut détruite par le feu le 14 octobre 1899. Un mât-feu temporaire fut immédiatement établi. L'on se propose de remplacer ce mât par une tour en bois, avec base en fer.

PRINCIPALES RÉPARATIONS AUX STATIONS DÉJÀ EXISTANTES.

Cap Bauld.—Une petite pompe a été achetée pour la nouvelle chaudière, et un nouveau mât de pavillon, fait dans les ateliers du minstère, a été érigé. Tous les bâtiments de cette station ont été mis en parfait état. Dépenses totales, $492.90.

Cap de la Madeleine.—Les réparations autorisées l'année dernière ont été complétées : le logement a été couvert de bardeaux, et le toit ainsi que la fondation ont été réparés. Dépenses, $149.75. La chaudière du signal de brume a été couverte d'abeste, au prix de $6.00, et une somme de $35 a été dépensée pour l'achat d'une chaloupe.

Cap Norman.—La grande citerne en bois a été réparée, calfatée et goudronnée ; montant dépensé de ce chef, $6. Du bois de charpente a été acheté pour lambrisser le bâtiment du signal de brume et planchéier la cuisine, l'ouvrage ayant été fait par le gardien. Coût du bois, $31.55. Nouveau hangar à charbon construit, $30.

Cap Rosier.—Le 1er novembre dernier, le sifflet à vapeur de cette station a été mis en opération, et à l'avenir le cornet ne sera employé qu'en cas d'accident au sifflet. Des madriers pour planchéier la cave et un nouveau tuyau de cheminée pour le signal de brume ont été fournis.

La fondation de la tour a été réparée, de nouveaux châssis ont été placés dans le bâtiment du signal de brume, et une nouvelle soupape a été posée à la chaudière. Dépenses, $57.15

Pointe de la Renommée.—Les marches conduisant de la grève au phare ont été réparées à l'entreprise par G. Ploudre moyennant la somme $100.13. La cuisine a été couverte de bardeaux au prix de $6.

Ile Verte.—A cette station, on fait maintenant partir des cartouches de fulmi-coton à des intervalles de 15 minutes au lieu de toutes les 20 minutes, comme auparavant. Chaque fois que le signal d'un navire se fera entendre un coup additionel sera tiré, et le tir se poursuivra à des intervalles de 5 minutes jusqu'à ce que le navire ait passé la station. Les ventilateurs ont été réparés au prix de $27, une nouvelle clôture, qui a coûté $50, a été érigée, et une somme de $60 a été dépensée pour l'achat d'une nouvelle chaloupe.

Lotbinière.—Feu de devant.—Le quai situé au-dessous de ce feu a été réparé à l'entreprise par P. Bernard. Dépense, $139.97.

Lotbinière.—Feu de derrière.—Le sommet de la lanterne a été renouvelé au prix de $22. Quinze arbres qui cachaient le feu ont été abattus.

Pointe des Monts.—Le dépôt d'huile de cette station a été couvert de bardeaux et les sablières ainsi que le planchéiage ont été renouvelés. Un nouveau plancher a été posé dans la cuisine, les châssis du logement ont été réparés et l'attique a été lambrissé à l'intérieur. Dépenses totales, $95.50.

MENUES RÉPARATIONS.

Station.	Nature des réparations.	Dépenses.
Anticosti : — Pointe aux		
Bruyères	Toit du logement réparé	$ 10 00
Pointe Sud	Nouvelle soupape pour sifflet	94 32
	Quai réparé	20 00
Pointe Ouest	Eperons réparés	26 88
Ile au Frêne	Nouvelle chaloupe	40 00
Bellechasse	Nouveau chapeau de cheminée	7 50
Bersimis	Nouvelle chaloupe	35 00
Bicquette	Poêle réparé	4 00
Rochers aux Oiseaux	Logement recouvert de bardeaux	18 00
Cap au Saumon	Citerne et débarcadère réparés	261 11
Cap aux Oies	Galerie et passerelle réparées	46 78
Cap Charles	Vitre de lanterne renouvelée	12 80

Station.	Nature des réparations.	Dépense.
Cap D'Espoir	Nouveau poêle et nouvelle pompe foulante; nouvelles languettes pour cornet à main. Clôture et galerie réparées	27 00
Cap Gaspé	Vitre posée à la lanterne et mât de tir réparé	5 00
Cap de la Madeleine	Plateforme converte de fer galvanisé	15 00
Cap Ray	Plancher et lambrissage intérieur renouvelés	61 00
Ile aux Grues	Toit de la lanterne réparé	25 60
Ile aux Œufs	Dépôt d'huile couvert de bardeaux	29 50
Etang du Nord	Logement couvert de bardeaux; nouvelles portes et nouveaux châssis	28 00
Pointe au Père	Fondation cimentée	6 00
Forteau	Menues réparations	
Phare flottant de Gaspé	Citerne à huile réparée	2 00
Grande Rivière	Maçonnerie réparée	5 00
Ile Verte	Pompe réparée et citerne calfatée	89 29
Grondines	Nouveau chambranle pour porte et fondation réparée	8 00
Ile à la Bague	Nouveau mât	5 00
Ile à la Pierre	Tige de paratonnerre et marches réparées	25 00
Ile aux Prunes	Hangar réparé	5 00
Ile aux Raisins	Lanterne réparée. Nouveau poêle. Chemin amélioré	32 50
Ile Sainte-Thérèse (en bas)	Fondation renforcée; nouvelle chaloupe	36 00
Ile Sainte-Thérèse (en haut)	Nouvelle chaloupe	18 00
Kamouraska	Puits réparé; fournaise enlevée	10 00
Lacolle	Nouvelle sablière	2 50
Ile aux Alouettes	Voilier réparé	4 50
Lavaltrie	Nouvelle chaloupe	15 00
Phare flottant n° 2	do	8 00
Rivière Martin	Petit hangar construit	4 00
Matane	Trois nouvelles échelles	12 00
Montmagny	Nouveau dépôt d'huile	35 00
Paspébiac	Nouveau poêle et menues réparations	12 00
Percé	Nouvelle toile pour la galerie	6 00
Pèlerins	Nouvelle chaloupe	47 00
Piliers	Débarcadère réparé et lanterne vitrée	28 31
Pointe aux Citrouilles	Pont sur le goulet	5 00
Pointe aux Orignaux	Menues réparations	6 00
Pointe du Lac	Nouveau poêle fourni. Fondation et plancher renouvelés	36 00
Pointe Saint-Jean	Nouveau dépôt d'huile	64 10
Portneuf (en bas)	Nouveau mât à signaux	

Station.	Nature des réparations.	Dépense.
Port Saint-François	Pile réparée	5 25
Saint-Antoine	Nouveau mât	12 00
Sainte-Croix	Menues réparations	11 00
Sept-Iles	do	30 00

SERVICE DES BOUÉES ET DES BALISES.

Bouées à gaz.—La division de Québec renferme 11 bouées à gaz, dont 4 sont munies de cloches de brume, mises en opération par des marteaux que les vagues font fonctionner. Chacune de ces bouées porte le nom de la station respective peinturé sur son côté.

Une bouée sphérique à gaz de rechange est tenue sur le quai de la Reine, où se trouvent aussi situés l'usine à gaz, les réservoirs d'alimentation, etc.

Bouée à gaz de la batture de Saint-Thomas.—Le 23 mai dernier, une bouée sphérique à gaz a été établie sur la batture de Saint-Thomas, dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec, aux lieu et place de la bouée de tonnelage maintenue jusque-là à cet endroit.

La bouée est peinturée en noir, et porte sur le côté les mots "Batture de Saint-Thomas" écrits en blanc.

Un feu intermittent, qui brille pendant 8 secondes, avec intervalles de 7 secondes, se projette de la bouée et devrait être visible à une distance de 4 milles de tous les points d'approche.

Afin d'améliorer le service, les changements suivants ont été faits aux bouées à gaz en aval de Québec.

Battures de l'Ile aux Grues :
 Blanc intermittent, au lieu de rose fixe.

Grosse-Ile :
 Blanc fixe au lieu de rose fixe.

Ile Madame :
 Blanc intermittent, au lieu de blanc fixe.

Avec les changements ci-dessus, l'usage de feux roses comme aides pour la navigation se trouve discontinué.

Le coût total de ce service pour 1898-99 a été de $2,675.29.

Bouées en bois, bouées de tonnelage, bouées-espars et balises.—Les bouées et balises relevant de l'agence du Québec comprennent toutes celles de la rivière Richelieu, du Saguenay, du Saint-Laurent, de la baie des Chaleurs, de la côte de Gaspé et des îles de la Madeleine.

Pour 1898-99, le coût total de ce service, y compris l'entreprise d'hiverner, réparer, replacer, enlever et renouveler les bouées et les balises, a été de $4,039.54, soit $ 193.05 de moins que l'année précédente.

On a réparé, peinturé et renouvelé le nombre ordinaire de bouées et de balises, et l'on a construit, comme d'habitude, neuf bouées-espars destinées à marquer le chenal pour les derniers navires partant pour l'océan. On les a placés aux

endroits suivants, pour remplacer des bouées plus grosses enlevées à l'approche de l'hiver, savoir :—

Banc de Beaujeu, extrémité ouest; battures de l'île aux Grues, la batture du Milieu, Saint-Roch, la batture du Chenal, la batture des Pèlerins, le récif de Barrett et la batture de Saint Thomas.

AIDES A LA NAVIGATION DANS LE CHENAL DES NAVIRES.

Comme je le dis dans la première partie de mon rapport, des additions et améliorations considérables ont été faites, durant la dernière saison, aux aides à la navigation dans le chenal des navires entre Montréal et Québec.

Entre Québec et Portneuf, deux nouvelles bouées de tonnelage et 10 nouvelles bouées-espars ont été mises en place, 5 de ces dernières ayant été subséquemment remplacées par des bouées de tonnelage. Deux des anciennes bouées ont été changées de place pour mieux faciliter la navigation.

Entre Portneuf et Montréal, 11 nouvelles bouées-espars ont été mises en place et 4 bouées-espars ainsi qu'une bouée cylindrique ont été changées de place. Toutes les bouées de tonnelage rouges ont été remplacées par des bouées coniques, et des bouées de tonnelage ont été substituées aux bouées coniques noires.

Le chenal des navires a été divisé en 4 divisions, savoir :—

1. De Québec à Batiscan (district de Québec, désigné sous la lettre Q). 2. De Batiscan à Trois-Rivières (district de Champlain, désigné sous la lettre C).

3.—De Trois-Rivières à Sorel (district du lac Saint-Pierre, désigné sous la lettre D).

4.—De Sorel à Montréal (district de Montréal, désigné sous la lettre M).

Toutes les bouées ont été numérotées d'après les règlements internationaux, et une liste complète en a été publiée.

Une nouvelle bouée a été placée à Trois-Rivières pour marquer le bord extérieur d'une batture formée par la vase charriée par la rivière Saint-Maurice.

Balise diurne de Bécancour.—Au mois de septembre dernier, l'on a établi du coté ouest de l'embouchure de la rivière Bécancour une balise qui, en ligne avec le clocher de l'église de Sainte-Angèle, indique le milieu du chenal entre la pointe Bécancour et l'île Bigot. La position de cette balise a été changée depuis, et elle se trouve maintenant à 14,000 pieds N. 64° 15′ E. de l'église. Elle a la forme d'un diamant, 50 pieds de hauteur, et est noire avec bord blanc.

Sémaphore du Cap Santé.—Ce sémaphore a été tenu en opération par le ministère comme par le passé. Des réparations considérables y ont été faites sous la surveillance du télégraphiste. Total des frais d'entretien, $408.36.

Sémaphore de Saint-Jean.—Ce sémaphore est entretenu par le ministère des Travaux publics. Il n'a pas fonctionné pendant un mois, en juin-juillet, ayant été endommagé lors d'une tempête.

SERVICE DES SIGNAUX.

Toutes les stations du détroit de Belle-Isle sont maintenant pourvues de pavillons à signaux, d'exèmplaires du code international et de listes des navires, de sorte que tous les gardiens peuvent communiquer avec les vaisseaux dans ces parages.

Service des balises d'Anticosti discontinué.

Les balises diurnes maintenues jusqu'ici sur le littoral de l'île d'Anticosti, dans le golfe Saint-Laurent, sont devenues inutiles par suite de la construction de phares, de l'établissement d'une ligne télégraphique le long de la rive sud, et du développement graduel de la colonisation, et ne seront plus par conséquent entretenues à l'avenir.

BATTURE LOCALISÉE.

Une batture dont l'existence avait été signalée au ministère par le major E. L. Bond, assureur maritime, à Montréal, à environ un mille de la côte, au nord de l'église paroissiale de Sainte-Félicité, sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Rimouski, a été localisée par le commandant Wakeham, du steamer de l'Etat *La Canadienne.*—Latitude, N. 48° 55′ 18″; longitude, O. 67° 20′ 52″.

La batture en question, qui sera connue sous le nom de *Batture de Roi,* est formée de roc et a environ 500 pieds de long, est et ouest, sur à peu près 400 pieds de large. Elle s'élève abruptement d'un fond vaseux. La moindre profondeur d'eau qui la couvre est de 4 brasses, la moyenne étant d'environ 5 brasses.

Les pêcheurs disent que la mer se brise rarement contre cette batture, bien que l'on voie souvent les eaux bouillonner à sa surface. Le commandant Wakeham est d'avis que les navires tirant beaucoup d'eau devraient se tenir à une distance d'au moins 2 milles de cette côte.

DIVISION DES PHARES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Cette division, qui est sous la régie de M. J. Parsons, agent du ministère dans cette province, comprend 188 phares projetant 199 feux, 1 phare flottant, 15 sifflets de brume à vapeur, 25 signaux de brume à main, 2 cloches de brume, 19 bouées à sifflets automatiques, 15 bouées à cloches automatiques, 115 bouées en fer ou en acier, environ 780 bouées-espars et autres petites bouées, 9 balises fixes, 16 stations de bateaux de sauvetage, 3 établissements de secours, 4 stations à signaux, 2 stations de pigeons voyageurs et un bâtiment à vapeur, le *Newfield.*

Les stations ont été inspectées par M. C. A. Hutchins, surintendant des phares, les chaudières et les machines des stations de signaux de brume par M. D. Stevens, inspecteur des vapeurs de l'Etat, et les stations de sauvetage par le capitaine B. Douglas, R.M.R., assistant naval.

Toutes les bouées automatiques (à cloches et à sifflets) ont été mises en place et entretenues par le *Newfield,* aidé durant une partie de l'automne de 1898 du steamer de l'Etat *Lansdowne.* Environ 50 bouées espars et 75 bouées de tonnelage en fer sont desservies directement par nous; les autres bouées dans les différents ports sont entretenues par des personnes avec lesquelles des contrats de 3 ans ont été passés après demande de soumissions.

NOUVEAUX FEUX.

Port d'Halifax.

Des feux privés ont été établis par MM. Furness, Withy et Cie, à la tête de leur jetée, dans ce port. Ces feux consistent en deux lumières rouges, distantes l'une de l'autre de 4 pieds verticalement, et seront régulièrement maintenus.

Havre de Neal.

Un phare établi du côté est de l'entrée du havre de Neal, sur le littoral nord-est de l'Ile du Cap-Breton, a été mis en opération le 1er septembre dernier.

Ce phare consiste en un bâtiment carré en bois, avec côtés inclinés, peinturé en blanc, et surmonté d'une lanterne octogonale en fer, peinturée en rouge. Il a 34 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au ventilateur sur la lanterne. Le phare est situé sur un promontoire s'élevant à 46 pieds au-dessus de la ligne des hautes eaux et se trouve à 65 pieds en arrière du bord du rivage.

Le feu est rouge fixe, s'élève à 73 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et est visible à une distance de 8 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

Les travaux ont été exécutés à l'entreprise par M. P. McFarlane, de Baddeck, au prix de $725.

Feux d'alignement du havre des Nègres.

Deux phares d'alignement, établis dans le but de guider les navires entrant dans le havre des Nègres, sur la côte sud, ont été mis en opération le 2 septembre 1899.

Ils consistent en tours de bois carrées, avec côtés en pente, surmontées de lanternes carrées en bois. Ils sont peinturés en blanc et reposent sur une plage de galets à environ six pieds au dessus du niveau des hautes eaux et à trente pieds à peu près en arrière de la marque des eaux.

La tour de devant a 34 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne, et projette un feu blanc fixe, s'élevant à 34 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes et visible dans un arc de chaque côté de l'alignement. L'appareil illuminatif est catoptrique.

La tour de derrière se trouve à 850 pieds au nord-ouest de celle de devant et a 44 pieds pieds de hauteur. Elle projette dans l'alignement est aussi vers l'entrée ouest du havre un feu blanc fixe s'élevant à 44 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

Les travaux ont été exécutés par le ministère, sous la surveillance de M. E. P. Greenwood, et ont coûté $1,786.65.

Port Medway.

Un phare établi à l'extrémité est du brise-lames situé dans le havre de Port-Medway, sur la côte sud, a été mis en opération le 1er avril 1899.

Ce phare consiste en une tour de bois carrée, à côtés en pente, surmontée d'une lanterne de bois carrée, le tout peinturé en blanc, et a 33 pieds de hauteur depuis sa base jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le feu est rouge fixe, s'élève à 31 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et est visible à 6 milles de distance.

L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

Havre de Sambro.

Un phare, établi sur la pointe Bull, du côté sud-ouest de l'entrée du havre de Sambro, sur la côte sud, dans le but de guider les petits navires vers un mouillage sûr dans le havre de Sambro, a été mis en opération le 1er décembre.

Ce phare se trouve à l'extrémité de la pointe, à environ 30 pieds en deçà de la marque des eaux, et consiste en une tour de bois carrée, à côtés en pente, surmontée d une lanterne de bois carrée, le tout peinturé en blanc. Il a 33 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le feu est rouge fixe, s'élève à 38 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et est visible à 7 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

La tour a été construite par le ministère, sous la surveillance du contremaître charpentier McLellan, et a coûté $676.04.

AMÉLIORATIONS ET RÉPARATIONS.

Signal de brume du Cap d'Or.—Une nouvelle cloche a été posée au sifflet et le toit conique de la citerne a été recouvert de bardeaux. Le chemin conduisant au débarcadère, les deux ponts qui le traversent, ainsi que le chemin sur le versant de la montagne, ont été réparés.

Cap Fourchu.—La cheminée du bâtiment du signal de brume, à cette station, a été démolie et reconstruite dans une position où elle n'interceptera plus le son du côté de la mer. Les travaux ont été faits à l'entreprise par M. T. C. Redding au prix de $168.

Le toit du magasin a été lambrissé à neuf avec de l'épinette de 2 pouces, et l'endroit de la chambre des feux a été renouvelé.

Cap George.—Des fondations en pierre ont été construites en dessous du dépôt d'huile et d'une partie du logement. Du côté est du bâtiment une nouvelle sablière a été posée et une partie de la charpente a été renouvelée. Une partie de ce côté a aussi été lambrissé et couvert de bardeaux et une nouvelle corniche a été construite.

Le côté sud a été nivelé, couvert de bardeaux et pourvu d'une nouvelle corniche. Un toit en goudron a été construit au-dessus de la chambre à coucher, et le toit de la lanterne ainsi que la plate-forme ont été renouvelés et reconstruits. La chambre des feux, deux chambres à coucher et le portique ont été revêtus d'épinette, et les planchers de la cuisine et du portique ont été refaits à neuf. Une nouvelle porte a été posée. Ces ouvrages ont été faits sous la surveillance du contremaître McLellan.

Cranberry-Head.—La chaudière du signal de brume a été réparée et pourvue de nouveaux tubes et de barreaux de grille. Une nouvelle boîte à huile et 6 rotins ont été fournis.

Havre aux Corneilles.—La fondation a été cimentée et de nouveaux étais ont été posés à la tour. Le portique a été réparé et les marches ont été renouvelées. A l'intérieur, la citerne et le plâtrage ont été réparés et les portes ont été pourvues de nouvelles serrures. L'abri pour les chaloupes a été réparé, la cale a été renouvelée et une nouvelle chaloupe a été fournie.

Ile aux Œufs.—Un nouveau pont a été construit entre le logement et le phare, la cale et le brise-lames ont été réparés, et l'abri pour les chaloupes ainsi que le dépôt d'huile ont été en partie recouverts de bardeaux. Un nouveau pivot a été posé à l'appareil imprimant le mouvement de rotation.

Pointe de Glasgow.—Une nouvelle porte double a été posée et la cheminée a été réparée. Une nouvelle chaloupe a été fournie et un cabinet d'aisances a été construit.

Grande Digue.—Le mât et le hangar ont été transférés dans une position plus sûre.

Rocher aux Goélands.—L'ouvrage de protection en pierres du côté est a été réparé, et la fondation du phare a été revêtue de planches. De nouvelles portes (dans la cave) et de nouvelles gouttières ont été posées, et le dépôt d'huile a été recouvert de bardeaux.

Ile Guyon.—La fondation et la cheminée ont été jointoyées avec du ciment, des parties de la charpente ont été renouvelées, et le bâtiment a été recouvert de bardeaux et munie de noquets ; la plate-forme de la lanterne a été renouvelée et couverte de toile ; les portes et les marches ont été réparées et un nouveau hangar a été construit.

Ile Hobson.—Trente pieds de l'extrémité ouest du brise-lames ont été réparés et 30 pieds ajoutés à l'extrémité est, où est situé le débarcadère ; l'ancien brise-lames a été prolongé de 30 pieds du côté de l'est et de 60 pieds du côté de l'ouest ; les sablières et le lambrissage de l'abri pour les chaloupes ont été renouvelés ; 3 châssis doubles et deux nouvelles échelles ont été fournis et de nouvelles gouttières ont été posées.

Ile du Jersiais.—Le plancher de la cave a été cimenté, un mur en brique a été construit dans la cave, et la cheminée de la cuisine a été reconstruite ; le portique a été réparé et 3 des chambres ont été lambrissées à l'intérieur ; la lanterne a été réparée d'un bout à l'autre et recouverte de fer galvanisé; pose de noquets, et renouvellement de deux carreaux de vitre.

Little Hope.—Le débarcadère a été débarrassé des roches qui s'y trouvaient et la cale a été réparée; un des côtés du logement a été recouvert de bardeaux, la cheminée a été réparée et un placard a été posé; 2 des sablières et une partie de la couverture en bardeaux du dépôt d'huile ont été renouvelées.

Meaghers Beach.—En janvier 1898, le brise-lames de cette station a été réparé d'un bout à l'autre, rempli de lest et lambrissé à neuf partout où c'était nécessaire. En novembre 1898, 3 nouveaux éperons ont été construits, du côté sud ; 60 pieds du brise-lames ont été lestés, 150 pieds ont été renforcés avec des crampons, 150 pieds de palplanches ont été renouvelés et 400 pieds ont été lambrissés; 30 pieds de trottoir et de balustrade ont aussi été renouvelés.

En octobre 1899, environ 80 tonnes de lest ont été déposées, 13 nouveaux pieux ont été enfoncés et 15 crampons en fer ont été insérés, 5 éperons ayant été réparés et lestés et le lambrissage ayant été renouvelé partout où c'était nécessaire.

Canso Nord.—La charpente a été renouvelée en partie et le bâtiment a été couvert de bardeaux ; la porte de devant a été transférée du côté nord au côté sud, un portique a été construit et une porte double a été posée; la cheminée a été reconstruite.

Parrsboro.—La cave, la couverture en bardeaux et le ventilateur ont été réparés ; des palplanches ont été posées et les linteaux des fenêtres ont été couverts de zinc; un nouveau charbonnier et une nouvelle cheminée ont été construits; un cornet de brume à main a été établi à cette station.

Pointe à Peggy.—L'appareil dioptrique du 5ième ordre a été enlevé et l'appareil catoptrique autrefois en usage a été rétabli.

Pointe Prim.—Le mur de fondation a été réparé, et les toits du dépôt d'huile et du logement ont été couverts de bardeaux. Nouveau portique d'entrée et nouvelle portes dans la cave; renouvellement du vitrage de la lanterne et construction d'un cabinet d'aisances. La chaudière du signal de brume a été réparée, de nouveaux barreaux de grille ont été fournis et une nouvelle cloche a été posée au sifflet.

Saint-Esprit.—De nouvelles sablières ont été posées, et une grande partie de la charpente et du lambrissage extérieur a été renouvelée. Le bâtiment a été tapissé, recouvert de bardeaux et muni de noquets. La porte de la cave, les châssis, les marches et les rampes de la porte de devant, les gouttières et les tuyaux de descente ont été réparés. La plateforme de la lanterne a été réparée et couverte de toile. Le mur de fondation a été jointoyé et le brise-lames a été réparé et lesté.

Sambro.—Toit du bâtiment des fusées renouvelé et devant couvert de bardeaux. Magasin rendu étanche.

A partir du 15 août 1899, les cartouches de fulmi-coton seront tirées à cette station toutes les dix minutes au lieu de toutes les vingt minutes, comme par le passé.

Sheet Rock.—Toit couvert de bardeaux, cheminée réparée, plateforme de la lanterne réparée et couverte de toile, et nouveau portique construit. Brise-lame du côté sud de la tour reconstruit; 165 pieds de trottoir posés; cale réparée et renouvelée sur une étendue de vingt pieds.

Ironbound ouest.—Plateforme de la lanterne couverte de toile et vitrage renouvelé. Dépôt d'huile couvert de bardeaux et nouvelle porte posée.

Whitehead.—Fondation et cheminée jointoyées ; toit réparée et une des chambres badigeonnée. Fondation du dépôt d'huile reconstruite, charpente renouvelée et toit couvert de bardeaux. Nouvelle chaloupe fournie.

ILE SAINT-PAUL.

Des réparations considérables ont été faites aux stations dans le cours de la dernière saison, savoir :—

Station du signal de brume.—Nouveau réservoir circulaire en bois de 10 pieds de diamètre et de 10 pieds de hauteur; nouveau charbonnier du côté est du bâtiment du sifflet; nouvel atelier.

Les chaudières ont été recouvertes d'asbeste, et des machines Crosby ont été installées ; un nouveau réservoir en fer a été posé, et de nouveaux outils ainsi que les accessoires nécessaires ont été fournis.

Station principale.—Abri pour les chaloupes agrandi et toit couvert de bardeaux ; grange réparée et couverte de bardeaux ; planchers du logement renouvelés et nouvelles gouttières ; fondation du charbonnier refaite à neuf et nouvelle grue construits.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du surintendant Campbell.

ILE DE SABLE.

Les réparations suivantes ont été faites durant la dernière saison :—

Station n° 1.—Mêmes réparations aux bâtiments.

Station n° 3.—Bâtiments réparés, tramway pour les chaloupes exhaussé, et nouvel observatoire, de 50 pieds de hauteur, construit.

Station n° 4.—Bâtiments réparés et nouveaux brancards pour charrettes construits.

Station n° 2.—Nouveau dressoir, et plancher de la cuisine renouvelé.

Phare de l'extrémité Est.—Plateforme de la lanterne réparée, et nouveau plancher construit dans la cuisine.

Barre du Nord-Est.—Nouvelle hutte de refuge, de 13 pieds carrés, construite.

MENUES RÉPARATIONS.

Station.	Nature des réparations.
Havre Advocate	Réparations au logement et à la chaloupe.
Ile Amet	Brise-lame réparé.
Argyle	Cheminée et gouttières réparées.
Arichat	Menues réparations; nouvelle chaloupe et poële.
Arisaig	Nouvelle balustrade sur la galerie ; hangar changé de place.
Baccaro	Fondation lambrissée ; nouveaux châssis et portes doubles.
Phare flottant de Barrington	Nouvelle voile, chaloupe et compas.
Ile aux Castors	Nouvelle chaloupe.
Ile aux Oiseaux	Nouveaux tuyaux de descente et portes doubles.
Pointe du Rocher Noir	Menues réparations au bâtiment et au brise-lame.
Boars Head	Chemin réparé.
Bon Portage	Réparations générales ; nouvelle chaloupe.
Ile aux Ronces	Soupape du sifflet réparée.
Jetée de Brooklyn	Mât transféré dans une position plus sûre sur la jetée.
Ile Bunker	Nouvelles défenses pour chaloupe ; appareil de la cloche réparé.
Ile Candlebox	Nouvelle chaloupe.
Havre de Canso	" "
Cap La Ronde	Nouveau poêle ; nouveaux châssis doubles et plâtrage réparé.
Cap Race	Sifflet de brume réparé et nouveaux accessoires pour chaudière fournis.
Cap Roseway	Chaudière du signal de brume réparée.
Cap Sable	Logement et chaudière du signal de brume réparés.
Cap Saint-Laurent	Deux nouvelles échelles fournies.
Pointe de Carey	Nouvelles sablières.
Pointe Caveau	Deux nouvelles échelles.
Chebucto Head	Nouvelle chaloupe.

Stations.	Nature des réparations.
Ile de la Pte de l'Eglise..	Sept nouveaux châssis doubles.
Ile Coffin....................	Plateforme de la lanterne réparée.
Ile aux Airelles...........	Citerne réparée ; nouvelle chaloupe.
Crichton Head.............	Brise-lame réparé.
Ile de Croucher............	Nouvelle chaloupe.
Ile du Diable...............	Cale réparée.
Dover..........................	Nouvelle porte double.
Ile au Poisson..............	Nouvelles gouttières et réservoir d'eau.
Pointe du Fort.............	Cheminée et dépôt d'huile réparés ; nouveau ventilateur.
Ile à la Pierre de Taille.	Nouvelle chaloupe.
Guysboro.....................	Nouvelle échelle.
Havre au Bouche..........	Murs de fondation réparés.
Ile d'Ingonish..............	Menues réparations ; nouvelle chaloupe fournie.
Havre d'Isaac..............	Nouvelles portes doubles.
Ile Haute.....................	Nouveau treuil ; chaloupe réparée.
Ile Ouetique.................	Menues réparations à la tour et au brise-lame.
Rocher Jeddore............	Menues réparations générales.
Pointe Jérome..............	Lanterne réparée ; nouveau palan fourni.
Ile Kidston..................	Menues réparations ; nouvelle chaloupe.
Louisbourg..................	Nouveau puits creusé ; tour lambrissée à l'intérieur.
Feux d'alignement de Louisbourg..................	Deux nouvelles échelles.
Pointe Basse	Porte du charbonnier réparée.
Baie Marguerite...........	Menues réparations.
Ile Majories.................	Fondations renouvelées.
Pointe Mullins.............	Maçonnerie réparée.
Ile Pages.....................	Nouvelle pompe ; toit réparé.
Petitdegrat..................	Deux chambres lambrissées ; vitre brisée remplacée.
Barre de Pictou...........	Logement et trottoir réparés.
Anse Piper..................	Menues réparations.
Pointe Aconi...............	Balustrade de la lanterne réparée ; nouveau poêle.
Pomquet......................	Nouveau plancher dans la cuisine.
Havre de Pope.............	Nouvelle plateforme autour du logement ; nouvelle chaloupe.
Port Mouton................	Logement réparé et couvert de bardeaux.
Pubnico.......................	Brise-lame réparé ; 5 nouveaux châssis doubles.
Pugwash.....................	Nouveau puits.
Ile Quaker..................	" "
Sainte-Anne................	Nouvelle chaloupe ; vitrage de la lanterne renouvelé.
Scatterie.....................	Réparations à la machine du signal de brume ; clôtures réparées.
Seal I..........................	Nouveaux accessoires pour la machine du signal de brume.
Barre de Sydney..........	Nouveau poêle.
Three Top I.................	Lanterne réparée et vitrage renouvelé.
Baie de Tor.................	Menues réparations ; nouvelle chaloupe.

Stations.	Nature des réparations.
Wedge I	Appareil de rotation réparé.
Westhaver I	Abri des chaloupes réparé ; nouvelle chaloupe.
Whitehead	Réparations au dépôt d'huile et au logement ; nouvelle chaloupe.

CORNETS DE BRUME À MAIN.

Des cornets de brume à main ont été établis aux stations suivantes :—
Cap Sharp, Ile Pages, Parrsboro, Pubnico, Pointe de Sable et Shelburne.

SERVICE DES BOUÉES.

Bouées côtières additionnelles établies durant la dernière saison.

Pointe de Neil, Port-Medway.—Une bouée de tonnelage noire en fer a été rétablie en dehors des hauts-fonds situés à la hauteur de la pointe de Neil.

Batture de Jack.—Une bouée conique rouge, portant les mots "Jack Shoal" peinturés en lettres blanches sur le côté, a été rétablie pour marquer le bord extérieur de la batture qui se trouve à la hauteur du cap Jack, près de l'entrée nord du goulet de Canso.

Bouée de Liscomb.—Une bouée à sifflet automatique Courtenay a été établie, le 19 juillet 1899, à 5 milles S. ¾ du phare de Liscomb, sur la côte atlantique de la Nouvelle-Ecosse, pour servir de bouée côtière de passe. Elle est rayée en noir et en blanc verticalement, le mot "Liscomb" apparaissant en lettres blanches sur les parties noires.

Passage des goélettes.—Une bouée de tonnelage en fer, peinturée en raies horizontales rouges et noires, a été établie pour marquer le rocher qui se trouve dans le Passage des Goélettes, à l'extrémité sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse.

Owls Head.—Une bouée de tonnelage noire en fer a été établie à la hauteur d'Owls Head, à l'extrémité nord du Passage des Goélettes.

Bouée automatique de Pennant—Une bouée à sifflet automatique a été établie à la hauteur de la pointe Pennant, sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse. C'est une bouée conique noire, portant le mot "Pennant" peinturé en lettres blanches sur le côté.

BOUÉES DE HAVRES ADDITIONNELLES ÉTABLIES DURANT LA DERNIÈRE SAISON.

Baie de Dublin Ouest, Chenal Croche.—Les chenaux dans la baie de Dublin Ouest et le chenal Croche ont eté marqués par 6 bouées-espars noires, 5 bouées-espars rouges et 2 bouées-espars rouges et noires.

Havre de Neal.—Une bouée-espar a été établie pour marquer la batture située à gauche en entrant dans le havre de Neal, sur la côte est du Cap-Breton.

Balise de l'île de Jean.—Une verge de fer surmontée d'une sphère en lattis noire à 20 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, a été établie au large de l'extrémité de la barre située à la hauteur du bout nord-est de l'île de Jean, dans le passage de Cockerwit, à l'extrémité sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse.

Les bouées suivantes ont été emportées durant la saison et n'ont pas été depuis retrouvées ni signalées :—

Bouée à cloche des Sœurs.

Bouée automatique de Sambro.

Bouée automatique de Louisbourg.

Les bandes horizontales rouges et noires de la bouée de passe de l'île de Pease ont été changées en raies verticales noires et blanches.

PILOTES D'HALIFAX.

Les pilotes pour ce district croisent sur des goélettes dans un rayon de 15 milles en dehors de Chebucto Head. Il n'y a pas de station de pilotes sur la côte.

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Service des phares.

Cette division est sous la direction de M. Artemas Lord, qui est l'agent du département à Charlottetown et remplit en même temps les fonctions d'inspecteur des feux dans le district, lequel comprend toute la province. L'agent, aidé de M. H. W. Mutch, commis et messager, a accompli, comme de coutume, le travail ordinaire du bureau. M. H. Walsh, en sa qualité de contremaître des travaux, s'est occupé de la construction des nouveaux phares et de la surveillance des grosses réparations dans les stations déjà établies. Sous la direction de l'agent, M. Walsh est aussi le gardien de l'entrepôt des approvisionnements destinés aux phares, lequel se trouve à Charlottetown.

Il y a dans cette division 66 feux répartis entre 39 stations et une sirène de brume. Il y a 46 gardiens. Il y a trois bouées automatiques à sifflet et une bouée à cloche.

La plupart des feux sont situés sur des promontoires, et servent aux fins générales de la navigation ; les autres sont des feux de havre destinés principalement à guider les pêcheurs. Il y a trente havres dans lesquels le service des bouées se fait à l'entreprise, par période de trois ans, et sept dans lesquels les bouées sont entretenues par le ministère.

L'agent, accompagné de M. Walsh, a inspecté toutes les stations de l'Ile lors du voyage annuel de ravitaillement, qui a eu lieu en juillet dernier à bord du nouveau steamer de l'Etat *Grant*.

AMÉLIORATIONS ET RÉPARATIONS.

Rustico-nord.—Le 12 janvier 1899, lors d'une violente tempête de nord-est, la tour du phare de cette station s'est effondrée, et les pilotis jointifs ainsi que l'ouvrage de protection ont été en même temps sérieusement avariés.

La tour a été rétablie sur un sol ferme et n'est plus maintenant qu'un phare côtier, un mât-feu ayant été érigé pour servir de feu d'alignement de derrière.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. M. Walsh et ont coûté $608.46.

Cap de l'Ours.—Le logement, à cette station, a été réparé d'un bout à l'autre et une annexe de 21 pieds y a été ajoutée. Dépense, $463,85.

Ile de Sable.—Comme la tour se trouvait dans une situation dangereuse, on l'a transférée, l'hiver dernier, sur les côtes de sable situées en dehors du havre et au sud de l'entrée, à 2,280 pieds S. par S. de son ancienne position.

La tour, avec le logement y attenant, se trouve maintenant sur une terrasse basse, sur le versant inférieur des côtes de sable du sud, et sera connue dorénavant sous le nom de " phare principal de Cascumpec ". Dans sa nouvelle position, le feu s'élève à 48 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 12 milles de tous les points d'approche par eau. La hauteur de la tour à partir de sa base jusqu'à la girouette est de 46 pieds.

Les travaux ont été faits par des ouvriers de la localité, sous la surveillance de M. M. Walsh, et ont coûté en tout $576,62.

Ile Sauvage.—Les mâts-feux maintenus jusqu'ici sur l'île Sauvage ont été transférés sur les côtes de sable au sud de l'entrée du havre Cascumpec, où ils indiquent le meilleur chenal qu'il y ait actuellement sur la barre.

Le mât de devant est située sur les côtes de sable près de la plage, à 2,700 pieds S.S.E. du phare principal de Cascumpec. Il a 22 pieds de hauteur; à sa base se trouve une butte, et à son sommet est fixé un amer de jour en lattes de la forme d'un diamant. Toute la structure est peinturée en blanc.

D'une lanterne hissée au sommet du mât, à environ 35 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, se projette un feu catoptrique blanc fixe, qui devrait être visible à une distance de cinq milles dans l'alignement.

Le feu d'alignement de derrière est semblable au feu de devant et se trouve à 1,200 pieds S.O. par O. de celui-ci. Il s'élève à 40 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, le mât qui le supporte ayant 26 pieds de hauteur.

Ces mâts seront remplacés, l'année prochaine, par de petites tours fermées.

Pointe du Nord.—La machine s'est dérangée le 18 décembre 1899, et le feu a été discontinué jusqu'à l'ouverture de la navigation en 1900.

Havre de Murray.—Il a été nécessaire d'enlever la tour extérieure par suite de la pourriture de la pile sur laquelle elle reposait. Un arrangement a été conclu avec l'hon. D. Davies, en vertu duquel la tour a été placée sur son terrain, l'emplacement ayant été concédé gratuitement en considération du fait que le ministère s'engageait à aider à construire l'ouvrage de protection nécessaire. Dépenses de ce chef, $154.43.

SERVICE DES BOUÉES.

Havre de Summerside.—Trois des bouées en fer marquant l'entrée du havre de Summerside ont été changées de place de manière à mieux indiquer l'endroit le plus profond dans le chenal. Toutes les bouées marquent maintenant les tournants dans le chenal, et toutes ont été numérotées conformément aux règles internationales.

Pointe de l'Ouest.—La bouée à sifflet de cette station fut emportée par la glace dans le cours de l'hiver de 1898-99. Une nouvelle bouée fut mise en place le 9 juin 1899. Cette dernière dériva, en septembre, et ne fut pas remplacée avant la clôture de la navigation.

DIVISION DES PHARES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Cette division comprend toutes les eaux canadiennes de la côte du Pacifique et le système de la navigation intérieure de la Colombie-Britanique, et est sous la régie du capitaine James Gaudin, l'agent du département à Victoria, lequel remplit aussi les fonctions d'inspecteur des phares.

Il y a dans cette province 26 phares, dont 6 sont munis de sirènes de brume, et 6 autres de cloches mues par des machines. Le port de Victoria possède aussi 2 feux-balises, et celui de Nanaïmo deux feux semblables que les navigateurs apprécient hautement à cause des services qu'ils rendent à la navigation.

Les feux sont sous les soins de 25 gardiens, dont quelques-uns paient des aides à même leur salaire.

Les phares sont ravitaillés par le vapeur fédéral, le *Quadra*, capitaine J. T. Walbran, et les mécaniciens du *Quadra* ont fait l'inspection périodique des machines qui font fonctionner les sirènes de brume aux différentes stations.

NOUVEAUX PHARES ÉTABLIS.

Ile Pointer.—Un phare, érigé sur l'île Pointer, dans le détroit de Fitzhugh, à l'entrée Est du passage de Lama, a été mis en opération le 5 novembre 1899. Ce phare se trouve à l'extrémité sud-est de la petite île située au sud de l'entrée. Il consiste en un bâtiment de bois, carré, blanc, avec toit rouge, surmonté d'une lanterne de bois, carrée, rouge, et a 30 pieds de hauteur.

Le feu est blanc fixe, s'élève à 42 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et est visible à une distance de 12 milles. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre. Le bâtiment a été construit par le ministère, à la journée, sous la surveillance de M. D. M. Fraser, de Vancouver.

Pointe Dryad.—Un phare, érigé sur la pointe Dryad (autrefois pointe Turn), île de Campbell, à l'entrée nord du Passage Principal, Chenal de Seaforth, a été mis en opération le 7 novembre 1899.

C'est une tour de bois, carrée, blanche, reposant sur une fondation rouge et surmontée d'une lanterne rouge. Sa hauteur est de 39 pieds à partir de sa base jusqu'à la girouette.

Le feu est blanc fixe, s'élève à 36 pieds et est visible à une distance de 11 milles. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

Un petit logement a aussi été construit à cette station. Les travaux ont été exécutés par le ministère, sous la direction de M. Fraser.

AMÉLIORATIONS ET RÉPARATIONS AUX STATIONS EXISTANTES.

Fisgard.—Le logement, à cette station, a été lambrissé d'un bout à l'autre à l'intérieur. Dépense de ce chef, $200. Cela a été nécessité par le fait que l'ébranlement causé par le tir de gros canons sur la côte Rodd avait détaché le plâtre.

Récif Fiddle.—L'abri pour la chaloupe et la chaloupe elle-même ont été détruits lors d'une violente tempête, le 20 janvier 1899. Un nouvel abri a été érigé au prix de $123, et une nouvelle chaloupe a été fournie. Des secteurs rouges ont été ajoutés au feu blanc fixe établi ici pour marquer les écueils qui se trouvent du côté ouest du chenal en approchant du feu.

Pointe Prospect.—La cloche de brume de cette station fait maintenant entendre un son toutes les 20 secondes au lieu de 2 sons en succession rapide toutes

les minutes. Une chaloupe a été fournie à cette station, et un cabanon pour l'abriter a été construit.

Sisters.—Le feu de cette station est maintenant blanc intermittent, de blanc fixe qu'il était auparavant; il est visible pendant 20 secondes et éclipsé pendant 10 secondes alternativement. Une nouvelle chaloupe, valant $70, a été fournie.

Ile aux Oeufs.—Il a été nécessaire de construire une nouvelle fondation pour l'abri des chaloupes et une nouvelle cale, toutes deux en maçonnerie solide, ainsi qu'un brise-lames pour protéger le bâtiment. La main-d'œuvre et les matériaux ont coûté en tout $370. Une nouvelle chaloupe, de la valeur de $70, a été fournie pour remplacer celle qui s'était perdue en gagnant le débarcadère—qui est très exposé.

Pointe Garry—Le feu de pêche, à cette station, fut détruit par l'incendie le 14 d'avril 1899. Il fut immédiatement reconstruit et remis en opération le 20 d'avril.

Pointe Gallows.—Le pilotage d'où se projetait un feu rouge à la hauteur de la pointe Gallows, du côté sud de l'entrée du havre de Nanaïmo, a été emporté par la mer, et a été remplacé par une bouée à plateforme, surmontée d'une pyramide en lattis.

La bouée et la superstruction sont peinturées en noir et numérotées "1". Le rouge a été transféré au sommet d'un poteau érigé à l'extrémité du dépotoir sur la pointe Gallows, du côté nord de l'entrée du havre. C'est encore comme auparavant un feu rouge fixe se projetant d'une petite lanterne à lentille, à 8 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et visible à une distance de 2 milles.

MENUES RÉPARATIONS.

Nom.	Nature des réparations.	Dépenses.
Cap Beale	Chemin réparé	$100 00
Ile Berens	Véranda et trottoir réparés	56 50
Ile de la Découverte	Cale réparée	12 50
Pointe Est	Menues réparations	15 00
Sand Heads	Nouveau magasin	16 00
	Nouvelles lampes	75 00
Pointe Atkinson	Mur du réservoir réparé	85 00
Pointe Brockton	Chaloupe fournie	54 00
Ile de l'Entrée	do	70 00
Cap Mudge	do	54 00

BOUÉES ET BALISES.

Nouvelles bouées et balises.

Récif d'Atkins.—Une balise de pierre, surmontée d'un mât au sommet duquel se trouve une sphère, le tout peinturé en noir, et s'élevant à 9 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, a été érigée sur le récif d'Atkins, dans le chenal de Trincomali. Dépense de ce chef, $350. Les travaux ont été exécutés pour la plus grande partie par l'équipage du *Quadra*.

Récif Celia.—Une bouée de tonnelage rouge en acier, de 4 pieds, a été établie à la hauteur du récif Célia, dans le Passage de Shute.

Récif Danger.—Une balise de bois conique, de 25 pieds de diamètre à sa base, surmontée d'un mât au sommet duquel se trouve une sphère en lattis de 6 pieds de

diamètre, le tout peinturé en noir, et s'élevant à 40 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, a été érigée à l'extrémité nord du rocher du récif Danger situé le plus à l'est, dans le chenal entre les îles Valdes et Vancouver. Les travaux ont été exécutés par l'équipage du *Quadra*.

Port d'Esquimault.—Une petite bouée à plateforme, avec un cône en lattis à son sommet, a été amarrée dans 11 pieds d'eau tout près et au nord du rocher situé à l'est de la pointe Patterson, dans le port d'Esquimault.

Récif Gabriola.—Une balise de pierre carrée, surmontée d'un mât au sommet duquel se trouve une sphère en lattis de 10 pieds de diamètre, le tout peinturé en noir, et s'élevant à 22 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, a été érigée sur le rocher Thrasher, à l'extrémité nord-ouest du récif Gabriola. Dépense totale de ce chef, $2,492.35. Les travaux ont été faits à la journée, et avec l'aide du *Quadra*. La bouée qui marquait autrefois le récif a été enlevée lors de l'achèvement de la balise.

Récif de Johnstone.—Une bouée de tonnelage noire en acier, de 4 pieds, a été amarrée à l'extrémité est du récif de Johnstone, dans le chenal de Haro.

Récif du Nord.—Une balise pyramidale en bois, de 19 pieds carrés à sa base, surmontée d'un mât au sommet duquel se trouve une sphère en lattis de 9 pieds de diamètre, le tout peinturé en blanc, et s'élevant à 40 pieds au dessus du niveau des hautes eaux, a été érigée sur le récif du Nord, chenal de Stuart, par le *Quadra*.

Havre de Nanaimo.—Une bouée-espar rouge a été amarrée dans le havre de Nanaïmo pour marquer l'épaule nord-ouest de la batture du milieu.

Récif Shute.—Une balise en pierre, surmontée d'un mât au sommet duquel se trouve une sphère en lattis de 8 pieds de diamètre, le tout peinturé en noir, et s'élevant à 8 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, a été érigée sur le récif Shute, chenal de Vancouver. Montant dépensé de ce chef, $1,407.

Shark Spit.—Une balise à pilotis a été établie, en mai dernier, sur Shark Spit, île de Marie, et le rocher dans le chenal a été marqué par un tambour en fer, s'élevant à 3 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Rocher Virago.—Une grosse bouée-espar noire a été ancrée à la hauteur du rocher Virago, dans la passe de Portier, entre les îles Valdes et Galiano.

Rocher de l'Ouest.—Une bouée de tonnelage en acier de 5 pieds a été établie sur le rocher de l'Ouest, à la hauteur de Sydney Spit.

Changements aux bouées et balises existantes.

Rocher Governor.—La bouée de tonnelage noire qui était disparue du rocher Governor, chenal de Trincomalie, a été remplacée en mai 1899.

Récifs de Hodgson.—La bouée sur les récifs de Hodgson, détroit de Chatham, a été placée plus au nord et à l'ouest, du varech ayant été découvert en dehors de son ancien emplacement, et en novembre 1899, on l'a peinturée en noir—de rouge qu'elle était—pour se conformer aux règles internationales.

Récif des Sauvages.—La bouée-espar qui se trouvait ancrée à la hauteur du récif des Sauvages, île Shoal, chenal de Stuart, à été remplacée par une bouée de tonnelage noire en acier de 5 pieds.

Détroit de Baynes.—La balise inférieure sur la barre de Varech, à l'entrée nord du détroit de Baynes, a été rétablie en mai, mais après avoir été de nouveau emportée, elle a été remplacée par une bouée-espar rouge. Les maréomètres qui avaient été

établis sur les balises de la barre de Varech ont été supprimés. Les balises cotières destinées à guider les navires sur la barre de Varech ont été renouvelées, et la balise sur Union Spit a été rétablie. La balise à pilotis à l'extrémité de Maple Spit, qui avait été emportée l'hiver dernier, a été remplacée. La nouvelle balise est peinturée en noir et surmontée d'une sphère en lattis, de 6 pieds de diamètre, peinturée en blanc.

Battures de l'Esturgeon et des Espagnols.—Les balises sur la batture de l'Esturgeon et sur la batture des Espagnols, détroit de Géorgie, qui avaient été emportées, ont été remplacées.

Bouées supprimées.—Les bouées de tonnelage autrefois maintenues sur le rocher Hewitt, détroit de Hickish, chenal de Finlayson ; sur la batture de Nimpkish, détroit de Broughton ; et sur le rocher Ripple, passage de Race, détroit de Johnston, ont été supprimées, vu qu'il était impossible de les tenir en place à cause de la force des courants.

NOTES HYDROGRAPHIQUES.

Une masse de renseignements concernant les écueils dans les eaux de la Colombie-Britannique et dans les eaux des Etats-Unis adjacentes à la frontière internationale ont été publiés dans le cours de l'année dernière. Le capitaine J. T. Walbran, commandant du *Quadra*, a eu l'occasion d'examiner les écueils signalés, et des inspections ont aussi été faites par les officiers des navires de Sa Majesté ainsi que par d'autres marins. Entre autres travaux qui ont été faits, je mentionnerai ce qui suit:—

Localisation d'un haut-fond à la hauteur du rocher Blanc, baie de Cole, et de battures à la hauteur du rocher Blanc, chenal de Trincomalie, par le steamer de Sa Majesté *Egeria*; de deux rochers à la hauteur de l'île Kinghorn, dans la passe conduisant au détroit de la Désolation ; d'un récif de rochers à la hauteur des Trois îlots à l'est de l'île Cortès ; de battures ou rochers (non indiqués sur les cartes à la hauteur de l'île aux Flétans, chenal de Miners ; près des îles Flat Top, à la hauteur de l île Gabriola ; à la hauteur du groupe Decourcy, chenal de Pylades ; dans la baie Metlahcatlah ; et à la hauteur de l'îlot aux Lézards, île Mayne.

Indication sur une carte des écueils possibles à la hauteur de la côte ouest de l'Ile de Vancouver.

Choix et description de nouveaux amers pour marquer le récif Burnaby, port de Vancouver.

Examen de la passe de Portier et localisation des écueils qui s'y trouvent.

Correction des positions des rochers dans le passage de Lama, et de la ligne côtière près du phare de la Pointe Dryad.

Localisation de rochers dangereux dans le détroit de Rosario par le *Gedney*. steamer attaché au service hydrographique des Etats-Unis.

Des levées ont été faites et des plans préparés du havre aux Huîtres, de la baie Hope, de la baie Sturt et de l'anse de Van Anda.

Comme je le prédisais dans mon rapport de l'année dernière, il n'a pas été nécessaire de continuer le service du sémaphore sur la rivière Stikine pendant la saison de navigation de 1899, et le matériel a été mis en magasin.

Respectueusement soumis,

WM P. ANDERSON,

2 janvier 1900. *Surintendant général des phares.*

[Annexe B.]

LISTE DES BOUÉES MAINTENUES DANS LES EAUX DU CANADA PAR LE MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES EN 1899.

ONTARIO.

Amherstburg, y compris Bois-Blanc	44	Pembroke	20
Baie de Quinté (trois contrats)	32	Pointe Pelée, bouées à gaz	2
Baie Burlington	1	Port Rowan	10
Collingwood	14	Rivière Thames	7
Fiddlers-Elbow	1	Rondeau	6
Gananoque Narrows	5	Lac Nipissingue	32
Baie Georgienne	11	Saut-Sainte-Marie	20
Batture Verte	1	" abords du canal	25
Batture Grecque	1	South Baymouth	4
Grosse Pointe	6	Lac Supérieur	7
Kaministiquia	19	Trenton	11
Batture Kennedy	1	Pointe au Baril	4
Kingston	19	Batture de la Surprise (bouée à cloche)	1
Petit Courant	6	Penetanguishene	10
Lac des Bois	144	Rocher du Cheval-Rouge	1
Rocher Solitaire (*Lone Rock*), bouée à cloche	1	Chenal Saint-Joseph	4
Midland	7	Port-Arthur	1
Canal Murray et baie de la Presqu'île	23	Lac Simcoe	8
North Sisters Rock, Ont	4	Batture à la Crêpe (bouée à cloche)	1
Napanee	14	Batture Tin-Cap	2
Niagara, bouée à cloche	1	Anse de Byng	7
Orillia	6	Baie Stokes	6
Parry-Sound	24	Bears Rump	1
" bouée à gaz	3		

QUÉBEC.

Anse aux Maisons, Ile de la Madeleine	6	Rivière Sainte-Anne	1
Bersimis et baie des Outardes	10	Saint-Thomas	8
Cap Chatte	1	Saint-Placide, piquets	40 ou 50
Pointe Carleton	1	Sainte-Adelaïde de Pabos	1
Chicoutimi	13	Chenal nord (île d'Orléans)	10
Pointe au Coq	1	Anse du Cap	1
Rivière au Renard	1	Bonaventure	1
Gaspé	5	Fleuve Saint-Laurent (entre Montréal et Québec)	258
Lachine et lac Saint-Louis	23	Rocher Eshourie	2
Lac Saint-François	36	Grande Entrée	5
Matane	3	Havre Amherst	8
New Richmond	4	Rapides Richelieu (balises)	
Paspébiac	1	Entretenues par des agents pour le ministère, bouées à gaz	11
Percé	2	" " bouées p. petites	40
Rivière Richelieu (2 contrats)	47		
Rivière des Prairies	10		

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst	26	Baie du Chêne et Ristigouche	6
Baie Verte	36	Oromocto	7
Port aux Castors et havre de Black	9	Pisarinco	2
Baie du Vin	4	Pokemouche	5
Rivière Saint-Jean	68	Quaco	3
Ruisseau Noir, rivière Miramichi	3	Richibouctou et Albion	28
Goulet des Terres-Noires	12	Richibouctou, Kingston et Cour de Brown	30
Bouctouche	16	Shédiac	11
Campobello	10	Shippégan	19
Caraquette	20	Saint-André	15
Cocagne, pieux, 50	11	Récif Sainte-Croix	11
Dalhousie et Ristigouche	10	Tabusintac	17
Didgequash	5	Tracadie	19
Dorchester	3	Washadamoak	2
Grand-Lac et rivière au Saumon	73	Iles Occidentales	22
Grand-Manan	30	Maquapit et lacs des Français	24
Grande Shemogue	7	Grande-Anse	4
Harvey	7	Petit Rocher	
Letête et baie Back	21	Bras nord-ouest, Miramichi	6
Lepreaux	3	Pointe au Marais	1
Petite Shemogue	6	Dipper Harbour	3
Petite Shippégan et Miscou	12	Rivière Bouctouche	18
Magaguadavic	13	Crique Tynemouth	2
Miramichi	18	Entretenues par agents (bouées-signaux)	9
Musquash	7	" " (bouées-barils)	
Néguac	16		

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Baie Fortune	3	Montague	6
Pointe à la Plage	3	Port-Murray	33
Bedèque	11	New-London	20
Cardigan, (en bas)	5	Orwell et rivière Vernon	6
Cardigan, (en haut)	11	Pinette	5
Cascumpec	26	Port-Hill	9
Charlottetown	42	Pownal	7
Tête de l'Anse	2	Baie Rollo	3
Crapaud	6	Rustico	5
Rivière de l'Est (Hillsboro')	17	Savage Harbour	2
Baie Egmont	10	Souris	4
Georgetown	13	Port Saint-Pierre	8
Havre aux Oies	2	Summerside	11
Grande Rivière	10	Tracadie	3
" " Lot 14	8	Pointe Ouest	1
Rocher aux Sauvages	1	Ile Boisée	1
Malpèque	16	Baie Egmont	2
Miminegash	3	Brae Harbour	5
Petit Chenal	2	Entretenues par agents, bouées-signaux	3

NOUVELLE-ECOSSE.

Havre de l'Avocat	5	Havre McKinnon	7
Rivière aux Pommes	8	Musquodoboit	4
Arichat	16	Northport	11
Rivière Avon	5	Sydney-Nord	5
Barrington	35	Parrsboro	6
Rivière aux Ours	12	Petit de Grat	11
Havre aux Castors	2	Pictou	3
Birchton	5	Havre de Pope	3
Bridgewater	10	Port Hood	6
Canso et Passage Saint-André	28	Port Le Tour	11
Cap du Nègre ou havre du Nord-Est	14	Port Medway	9
Caribou	6	Port Morien	2
Chéticamp	12	Pubnico	16
Chezzetcook et Petpisiwick	6	Pugwash	8
Ile de Noël et détroit de Barra	11	Prospect, en bas	10
Anse de Clark, baie de l'Ouest	3	Rivière Jean	3
Havre de Clark	17	Sainte-Anne	2
Passe Cockerwit et havre de Wood	15	Rivière Sainte-Marie	8
Havre au Corbeau	3	Baie Saint-Pierre	16
D'Escousse	8	Anse de Saint-Pierre	11
Chester	5	Sambro	9
Digby et Annapolis	7	Havre Shag	12
Dover	5	Sheet Harbour	9
Havre Dipper	3	Shelburne	10
Grand-Bras-d'Or	7	Tatamagouche	18
Guysborough	3	Baie Terrence	3
Anse au Foin	8	Baie Tor	16
Havre au Bouche	1	Havre de Trois-Brasses	5
Ingonish, baie du Sud	8	Tidnish	5
Havre d'Isaac	1	Tusket	17
Janvrin	4	Prospect, en haut	4
Jeddore	11	Wallace	5
Judique	1	Baie de l'Ouest	3
Ketch Harbour	13	Westport	3
L'Ardoise	3	Weymouth	13
La Have	8	Whitehead	9
Passage de Lennox	16	Dublin Ouest et Chenal Croche	13
Little Narrows	10	Yarmouth	50
Liverpool	3	Ile de Smith	1
Lockeport	6	Rocher au Navire	1
Lunenburg	9	Sydney	2
Lunenburg, sud	9	Shulee	8
Lunenburg, sud du milieu	16	Baie Bras-d'Or-Est	2
Louisbourg	6	Port-Félix	7
Mabou	12	Chester, pointe de Martin	3
Baie Mahone et Chester	13	Pointe Gillis, havre Boulaceet	1
Main-à-Dieu	6	Tangier	4
Havre Margaree	9	Entretenues par agents.... (bouées-sifflets)	17
Ruisseau de Martin	6	" " .... (bouées-cloches)	14
Merigomish	6	" " ..... (bouées-barils)	24
Monsellier	10		

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Récif Gossip ... (Bouée-baril, bois)	1	Pointe du Village " ......(")	1
Récif Gabriola ..(" fer)	1	Somass, R. Alberni ......(")	5
Ile du Phare ......(" bois)	1	Port de Victoria ......(cage en acier)	3
Pointe Grey ......(" fer)	1	" " ......(bouée-baril, bois)	1
Spanish Bank ......(" bois)	1	Port d'Esquimault ......(" ")	2
Sturgeon Bank ......(Bouées-coniques, fer)	3	" .....(bouée conique, fer)	1
Ile Jesse ......(Bouée-baril, bois)	1	Nanaïmo ......(cage en bois)	11
Récif Horsewell ......(" ")	1	Sand-Heads, rivière Fraser ......(fer)	10
Pointe au Récif, M. I...(" ")	1	Chenal de Sydney ......(bouée en acier)	1
Rocher Clark ......(" ")	1	Rocher Rosedale ......(" ")	1
Qualicum ......(" ")	1	Récif de Jean ......(" ")	1
Comox, Barre 1 ......(" ")	1	Récif Célia ......(" ")	1
Comox, Barre 2 ......(" ")	1	Ile Shoal ......(" ")	1
Récif Kelp ......(Espar)	2	Rocher Virago, passe de Portier.... (bouée-espar)	1
Récif Burnaby ......(")	1		
Pointe Kelp, Bras de Baynes ......(Espar)	1		

[Annexe C.]

RAPPORT ANNUEL SUR LES LEVÉES HYDROGRAPHIQUES DES GRANDS LACS.

BUREAU DES RELÈVEMENTS HYDROGRAPHIQUES,
OTTAWA, 30 décembre 1899.

A l'Ingénieur en chef,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant au sujet des relèvements hydrographiques faits dans le cours de l'année dernière.

L'hiver dernier, une carte de la partie du lac Huron s'étendant de l'île Drummond, Etat du Michigan (E. U. A.), aux îles aux Canards, et y compris le chenal du Faux Détour et le détroit de Mississagi, a été préparée et transmise à l'hydrographe de l'Amirauté pour être gravée et publiée.

Je regrette de dire que cette carte n'a pas encore été publiée.

Comme la saison était en retard, nous n'avons pu nous mettre à l'œuvre avant le 3 mai.

Pendant les mois de mai et de juin, il y a eu de la brume et il a plu et venté presque continuellement, ce qui a nui aux opérations. En juillet et août, il a fait très beau, mais en septembre et octobre, le temps a encore été très mauvais.

Les opérations ont été en outre retardées pendant 15 jours par la rupture de l'arbre principal du steamer. Pendant que se faisaient les réparations, j'ai envoyé MM. Anderson et Tyrwhitt travailler près de Baymouth Sud, île Manitouline.

La levée de la côte sud de l'île Manitouline, à partir de la baie de la Providence jusqu'à l'entrée de la baie Georgienne, a été complétée le 1er juiller. (A peu près la moitié de cette levée avait été faite en 1898.)

J'entrepris ensuite le relèvement des côtes sud et ouest de la péninsule de Saugeen, poursuivant les opérations jusqu'à la baie Stokes, inclusivement, et continuant la triangulation jusqu'à Southampton, soit une distance de 60 milles du fort de l'île de l'Anse.

Cette levée fait suite au relèvement que fit le capitaine Boulton à l'entrée de la baie Georgienne en 1884. Une base de vérification fut mesurée dans la baie Stokes et étendue jusqu'à un côté de la triangulation principale avec une concordance presque parfaite.

Les sondages ont été poursuivis jusqu'à une distance moyenne de 11 milles de la côte et jusqu'à une profondeur de 40 à 60 brasses.

Il a été relevé 525 milles carrés d'eau, les sondages ayant été pris du pont du steamer sur une étendue de 1,500 milles linéaires, et du bord des chaloupes sur un parcours de 850 milles.

La côte relevée cette saison n'est pas dangereuse pour la navigation, vu qu'il n'y a pas de battures au large, mais pour le cabotage elle présente beaucoup d'écueils et

les havres sont peu nombreux, petits, peu profonds et sans mouillages, excepté dans la baie Stokes.

Un examen minutieux de cette baie et de son entrée a été fait. Six bouées-espars ont été placées pour marquer le chenal et deux balises ont été érigées, lesquelles, en alignement, guident assez bien les navires qui entrent dans la baie.

La baie Stokes est réellement le seul port sûr qu'il y ait le long de la côte canadien du lac Huron à partir de la rivière Saint-Clair jusqu'à Tobermory, soit une distance de 160 milles. Elle est grande, le mouillage est bon et sûr, et si les balises étaient remplacées par des feux les navires ordinaires pourraient y entrer par tous les temps. J'ai aussi placé des bouées pour marquer l'extrémité sud de la batture qui se trouve à la hauteur des îles aux Canards, lac Huron; l'extrémité sud de la batture Bears-Rump, baie Georgienne; et l'entrée de la baie du Sud, île Manitouline.

Des observations pour constater la variation de l'aiguille magnétique ont été soigneusement faites, avec un magnétomètre unifilaire, à divers endroits le long de la côte. Ces observations ont accusé une variation plus grande que celle ordinairement allouée.

Les opérations ont pris fin le 25 d'octobre.

Durant l'hiver des croquis des levées faites pendant la saison seront préparés en double pour l'hydrographe de l'Amirauté, qui fait graver toutes nos cartes gratuitement. Ces croquis devraient être publiés pour l'ouverture de la navigation en 1901.

Durant la prochaine saison la levée devrait être complétée jusqu'à la pointe Clark, au sud, et la triangulation continuée jusqu'à Goderich, dont la latitude et la longitude ont été déterminées avec soin.

La côte du lac depuis la pointe Clark jusqu'au cap Ipperwash, où s'est terminée la levée faite par le corps des ingénieurs des Etats-Unis, est presque droite et libre d'écueils. Son relèvement pourrait être laissé de côté pour des travaux plus pressants.

La dernière édition (300 exemplaires) du *Georgian Bay and North Channel Pilot* a été en si grande demande qu'elle est maintenant épuisée. Une nouvelle édition est en voie de préparation.

Avec la clôture de la prochaine saison, la levée du lac Huron devrait être complétée. Il ne restera plus alors que les lacs Ontario et Supérieur à relever.

Le premier de ces lacs a très peu d'eau dangereuse non relevée dans la ligne du trafic direct, et sa levée n'est pas par conséquent pressante.

D'un autre côté, un nouveau relèvement du lac Supérieur s'impose, et pour cela le steamer *Bayfield* n'offre pas du tout les conditions voulues. Ce steamer a coûté $15,000 en 1884, et à peu près le même montant a été dépensé, en différents temps, à le réparer. C'est un remorqueur en bois à hélice, d'environ 100 tonneaux, construit en 1863, et il avait fait un très rude service avant que nous l'ayons acquis. Sa machine est très usée, ainsi que sa chaudière, qui compte 17 années d'usage.

En 1893, il a été condamné, mais il a continué depuis à faire le service, chaque année, pendant l'été seulement. Le lac Supérieur est beaucoup plus grand que les nappes d'eau que nous avons jusqu'ici relevées; les vagues sont plus grosses, et il est évident qu'un navire de l'âge et de la condition du *Bayfield* ne devrait pas être employé dans des parages aussi dangereux.

Les distances, aussi, sont beaucoup plus grandes, et un temps précieux serait perdu avec un bateau qui ne peut filer plus de 7 nœuds à l'heure.

Je recommande donc fortement que l'on fasse l'acquisition d'un navire plus grand, plus fort, plus rapide et plus économique. Autrement, il faudra abandonner les levées hydrographiques, vu que le *Bayfield* ne peut plus faire le service sur des côtes exposées comme celles de nos grands lacs, où les vents soufflent avec tant de violence.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. J. STEWART,

Préposé aux levées hydrographiques.

(Annexe D.)

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR PRÉPOSÉ AUX ÉTUDES SUR LES MARÉES ET LES COURANTS DANS LES EAUX CANADIENNES, POUR L'ANNÉE 1899.

OTTAWA, 20 décembre 1899.

M. WM. P. ANDERSON, I.C., ingénieur en chef,
Ministère de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les progrès faits dans ces études. Toutes les tables des marées ont été préparées et publiées comme d'habitude, avec les améliorations dont je parle dans mon dernier rapport, et l'on s'est appliqué à tirer des résultats pratiques des observations des marées qui ont été faites. En cela, j'ai été aidé par M. R. Angus et M. S. C. Hayden, qui se sont en outre occupés du travail du bureau pendant mon absence,—un congé de 3 mois m'ayant été accordé à cause du mauvais état de ma santé. Pour cette raison aussi, il m'a été impossible de poursuivre les études sur une grande échelle. L'on a continué à faire des observations aux principales stations de marées, qui ont été presque toutes visitées par moi-même ou par le capitaine Douglas. Une station de marée secondaire a aussi été établie, cette année, à l'extrémité extérieure du détroit de Belle-Ile.

Mon dernier rapport, qui contient des renseignements quant aux marées de la baie de Fundy, avec des observations sur le mascaret dans la rivière Petitcodiac, a été beaucoup apprécié. A mesure que les données recueillies deviennent plus connues, les demandes de renseignements et la correspondance à laquelle elles donnent lieu vont en augmentant. Je pourrais citer plusieurs exemples pour montrer l'importance de ces études, sans parler de la navigation. Les niveaux des marées surtout, qu'il faut étudier avec soin pour la réduction des observations des marées elles-mêmes, ont été, l'année dernière, d'une grande utilité pour la construction des divers ouvrages dans les ports.

Les dépenses totales de ce service pour l'exercice 1898-1899 ont été de $5,186.35. Cela comprend, outre les dépenses fixes ordinaires, la somme de $973.22, pour les

observations des marées dans la baie de Fundy pendant l'été de 1898, et la somme de $834.15 pour réparations aux coffrages des marégraphes de la baie Forteau et de l'île Saint-Paul.

STATIONS DE MARÉES PRINCIPALES.

Ces stations ont été en opération pendant tout le cours de l'année, à l'exception de Yarmouth, bien que des interruptions de peu de durée soient aussi survenues à d'autres stations.

La station de Yarmouth a été primitivement établie, en 1898, pour faire des observations de marée pendant l'été seulement, aucunes mesures n'ayant été prises pour la chauffer durant l'hiver. Comme le temps est plus doux là, en hiver, qu'aux autres stations principales, le marégraphe a été maintenu en opération afin d'obtenir autant de données que possible. A Yarmouth, la température moyenne pour janvier et février est de 26½° Fahr., soit 3½° de plus qu'à Halifax. Le tuyau indicateur est en bois et par conséquent non conducteur ; de l'huile épaisse répandue sur la surface de l'eau dans le tuyau indicateur protège l'eau contre l'air froid, et ainsi à mesure que l'eau monte et descend avec la marée, l'huile empêche la glace d'adhérer à l'intérieur du tuyau autant qu'elle le ferait autrement. Malgré ces précautions, aucunes données n'ont pu être obtenues pendant plus d'un mois dans le cours de l'hiver de 1899, à cause de la gelée, savoir : du 2 de février au 10 de mars.

A la Pointe-au-Père, l'extrémité extérieure du tuyau d'entrée a été encore emportée par la glace, le 16 décembre 1898 ; lorsque cela arrive, les eaux les plus basses ne sont pas indiquées sur le marégraphe. Ce tuyau n'a pas pu être replacé avant le commencement du printemps, et quelques-unes des eaux basses n'ont pas été par conséquent enregistrées durant l'hiver. En reposant le tuyau, on l'a assujetti plus solidement qu'auparavant afin d'empêcher la glace de le déplacer. Il y a eu une interruption de 6 jours, à la fin de janvier, par suite du dérangement de l'horloge du marégraphe ; l'échappement de la roue de rencontre a dû être enlevé et envoyé à Québec pour être réparé.

A l'île Saint-Paul, les opérations ont encore été entravées par suite de l'engorgement partiel du tuyau d'entrée, causé par l'accumulation de gravier lors des tempêtes d'automne. Cette accumulation est due à la faible profondeur de l'eau à l'endroit où le marégraphe est situé et à l'exposition du côté est de l'île. Du côté ouest, l'eau est profonde près des rochers, mais si le marégraphe était placé là, il faudrait avoir un observateur spécial, lui construire une maison et lui fournir des provisions, vu qu'il n'y a aucune habitation de ce côté de l'île. Il est par conséquent plus économique de persévérer au milieu des obstacles qui existent.

Il y a eu aussi, à cette station, une interruption de 3 jours en août par suite des difficultés de communication. Des fournitures expédiées le 20 avril n'ont été délivrées sur l'île que le 10 d'août. Dans l'intervalle, le 13 juillet, l'observateur câbla pour avoir des feuilles additionnelles pour l'instrument enregistreur; mais avec les meilleurs arrangements qui purent être faits, les dernières feuilles disponibles furent employées avant que l'on en ait reçu d'autres.

A la pointe du Sud-Ouest, Anticosti, le coffrage et le puits du marégraphe furent endommagés lors d'une violente tempête en décembre 1897. L'observateur réussit à remettre l'instrument en opération au mois de février. Comme la dépense nécessaire pour les réparations ne pouvait être faite pendant la saison de 1898, l'on

décida de laisser le marégraphe tel quel tant qu'il fonctionnerait. Il continua à marcher jusqu'en janvier 1899, alors que le sable et le gravier qui s'étaient accumulés dans le coffrage endommagé engorgèrent partiellement le tuyau d'entrée, et à partir de ce moment il fut impossible d'obtenir des données exactes.

Après mûre réflexion, l'on décida de supprimer le marégraphe de cette station pour la raison suivante : Il a été constaté par la longue série d'observations faites en 1896 qu'aucune vaste étendue d'eau dans le golfe Saint-Laurent ne pouvait être reportée avec avantage à la pointe du Sud-Ouest comme port de référence. Cette pointe doit par conséquent être considérée surtout comme une station commandant l'entrée du bas du Saint-Laurent, et les observations qui y ont été faites doivent servir principalement de base pour établir les différences et les rapports des marées. Les données déjà obtenues, couvrant plus de 3 années complètes, sont suffisantes pour cela, et sont extrêmement précieuses, vu que les observations y ont été faites en même temps qu'à la Pointe-au-Père et à Québec. Les différences des marées entre ces trois endroits sont étudiées et discutées plus loin.

Après que les observations eurent été discontinuées à cette station un échange d'heure avec l'observatoire de Québec a été fait par câble, afin de vérifier les indications du dipléidoscope dont dépendait l'exactitude du temps sur lequel on s'est basé pendant tout le cours des observations. Les indications ont été trouvées correctes.

La station n'a pas été complètement démantelée, mais elle a été laissée en état de pouvoir servir de station d'été en tout temps, pour référence, lorsque les courants de marée dans le bas du Saint-Laurent seront étudiés plus à fond.

Les causes d'interruption ci-dessus mentionnées font voir la nature des obstacles qui se rencontrent et montrent qu'il faut de la prévoyance. Inutile de m'étendre ici sur la difficulté d'obtenir un plan de niveau uniforme pour la hauteur de la marée lorsque les échelles de marée ordinaires ne peuvent être employées en hiver, ainsi que sur la description des appareils et des méthodes adoptés pour obvier à cela.

INSPECTION DES STATIONS DE MARÉE.

Les marégraphes de Québec et de la Pointe-au-Père ont été inspectés par moi-même en août, à l'expiration de mon congé. A la Pointe-au-Père, il a été pris une longue série de niveaux avec les instruments, afin de comparer l'ascension et l'abaissement réels de la marée sur la plage avec les indications du marégraphe, vu que l'eau s'introduit dans le marégraphe de cette station au moyen d'un tuyau à siphon de près de 400 pieds de longueur. Les résultats n'ont pas besoin d'être donnés en détail ici. Ils permettront de préparer une table de correction, qui sera appliquée aux indications de la hauteur de la marée, de manière à faire la part de l'action du siphon, ce qui est essentiel dans la réduction des observations.

Les marégraphes de Saint-Jean et d'Halifax ont aussi été visités en octobre, et des niveaux ont été pris avec soin au moyen des instruments pour vérifier l'élévation du plan adopté comme base des calculs. Cela était nécessaire, étant donné que ces marégraphes sont supportés par une charpente et que des niveaux de vérification n'avaient pas été pris depuis deux ans. A Saint-Jean, le quai le long duquel se trouve le marégraphe monte de 3 pouces lors des hautes marées, mais la colonne du marégraphe repose directement sur le fond, et n'a pas changé de $\frac{1}{4}$ de pouce en

niveau depuis 1896. A Halifax, la colonne du marégraphe se trouve placée dans un quai à pilotis, et l'on a constaté que le mouvement vertical avait été de moins de ¼ de pouce en deux ans, bien que le marégraphe penche avec les pilotis lorsque les navires accostent au quai. La détermination de ces niveaux est essentielle pour la réduction des observations.

Les marégraphes de la baie Forteau et de l'île Saint-Paul ont été inspectés par le capitaine Douglas dans le cours de la saison. D'importantes améliorations ont été faites; les niveaux ont été pris, et les dipléidoscopes, dont l'heure pour les observations dépend, ont été ajustés par des observations astronomiques. Les données pour l'heure et la hauteur sont nécessaires aux stations de marée. A l'extrémité extérieure du détroit de Belle-Ile une station de marée d'été a été établie en juillet. L'emplacement choisi se trouve dans le havre Henley, à l'embouchure de la baie Château. Les observations ont commencé le 24 juillet, et se continueront aussi tard que possible dans l'automne. L'étude des marées de l'Atlantique à l'extrémité extérieure du détroit permettra d'établir la comparaison avec la baie Forteau, à l'extrémité inférieure, et peut-être aussi avec d'autres stations de marée de l'Atlantique.

AUTRES OBSERVATIONS DE MARÉES REÇUES.

Les renseignements suivants nous ont été communiqués durant l'année :—

Rivière Shubenacadie—Des observations de la vitesse et de l'heure du changement du courant de marée dans la rivière Shubenacadie, Nouvelle-Ecosse, ont été reçues de M. J. F. Armstrong, aide-ingénieur sur le chemin de fer Midland, maintenant en voie de construction.

Moncton.—Le niveau atteint par une forte marée à Moncton a été noté par M. E. P. Cook, le capitaine du port. Cette marée s'est produite le 21 août 1899, et a atteint un niveau de 4½ pouces seulement plus bas que celui de la marée exceptionnelle du 12 octobre 1887, qui est la marée la plus haute enregistrée là, après celle de Saxby en octobre 1869. Ces niveaux sont importants relativement aux terres endiguées qui se trouvent autour de la tête de la baie de Fundy. M. Cook a eu aussi l'obligeance de nous envoyer plusieurs observations de l'heure de l'arrivée du mascaret.

Chicoutimi.—Des observations de marées faites à Chicoutimi pendant une période de 2 mois, en 1897, ont été reçues de F. W. Cowie, I. C., du ministère des Travaux publics. Ces observations furent faites au moyen d'un marégraphe automatique prêté par nous. Comme Chicoutimi se trouve à la tête des eaux de marée sur la rivière Saguenay, les données transmises serviront à établir une base pour les marées de cette rivière, ce qui sera d'un grand avantage pour les navires de plus en plus nombreux qui font le service dans ces parages. Chicoutimi est situé dans l'intérieur des terres à 75 milles de Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay.

Annapolis.—Le niveau de la plus haute marée qui se soit produite à Annapolis, Nouvelle-Ecosse, a été terminé et indiqué au moyen d'un repère permanent par M. J. S. Hodgson, I. C., de Wellington, Massachusetts, pendant qu'il était occupé à faire un relèvement pour les égouts de cette ville. M. Hogdson a pris la peine de nous faire part de la chose. Malheureusement, il nous est impossible à l'heure qu'il est de faire la comparaison avec les observations de marée faites à Digby, à l'autre extrémité du bassin d'Annapolis, vu que des niveaux continus manquent; mais en attendant, ce renseignement a une importance locale.

Détroit de Seymour, C.-B.—Les observations primitives faites ici, en 1897, par la Commission Hydrographique des Etats-Unis, ont été gracieusement communiquées à notre département. Ces observations font voir l'heure du changement du courant pour la période de temps comprise entre avril et octobre de cette année-là. Des observations semblables ont aussi été faites dans le détroit de Sergius, Alaska. Le changement du courant a été ainsi amené en relation avec la marée, et les résultats sont maintenant donnés dans les tables de marée publiées par la Commission Hydrographique des Etats-Unis.

PUBLICATIONS, ETC., DES TABLES DE MARÉES POUR 1899.

Québec, Halifax et Saint-Jean.—Les tables de marées pour ces trois ports importants ont encore été fournies aux éditeurs des principaux almanachs britanniques et canadiens, en autant qu'ils étaient disposés à les publier. Ces tables donnent l'heure et la hauteur de la marée, la profondeur de l'eau sur les seuils des docks, etc., et sont accompagnées, comme d'habitude, des différences de marées, par lesquelles l'heure de la marée dans un grand nombre d'autres ports peut être déterminée. Le mode de publication a été le même que celui décrit dans mon dernier rapport, et il suffira par conséquent de donner une liste des almanachs dans lesquels les tables apparaissent, en tout ou en partie :—

Canadian Almanac.—Tout ce que ci-dessus mentionné, au complet.—The Copp, Clark Co., Toronto.

Greenwood's Almanac.—Tout ce que ci-dessus mentionné, au complet.—Capitaine W. N. Greenwood, Lancaster, Angleterre.

Brown's Almanac.—Tables des marées d'Halifax.—MM. J. Brown & Son, Glasgow.

Belcher's Almanac.—Tables des marées d'Halifax.—The McAlpine Co., Halifax.

Cogswell's Almanac.—Halifax ; heure seulement.—M. R. H. Cogswell, Halifax.

McMillan's Almanac.—Saint-Jean ; heure seulement.—MM. J. et A. McMillan, Saint-Jean.

Moore's Tide-Tables.—Québec ; heure seulement.—MM. T. J. Moore et Cie., Québec.

Le *Chronicle* de Québec.—Tables des marées de Québec au complet ; un mois à la fois.

Le *Telegraph* de Saint-Jean.—Tables des marées de Saint-Jean au complet ; un mois à la fois.

L'on a fait réimprimer en brochure les tables de marées telles que publiées dans l'almanach de Greenwood, et 450 exemplaires ont été distribués. Cela a servi à faire connaître davantage les tables de marées et nous a mis en mesure de nous rendre aux demandes de ceux qui désiraient se les procurer.

Voici quelles sont les autres tables de marées qui ont été publiées :—

Charlottetown, Pictou et Ile Saint-Paul.—Accompagnées des différences de marées pour le détroit de Northumberland et le côté Sud-Ouest du golfe Saint-Laurent. Ces tables de marées ont été dressées par la Commission Hydrographique et imprimées par le ministère, et 350 exemplaires ont été distribués par tout le pays.

Pointe-au-Père.—Préparées en manuscrit seulement, et affichées au phare de la Pointe-au-Père. Comme la station des pilotes pour le bas du Saint-Laurent se trouve à cet endroit, les tables des marées leur sont ainsi accessibles.

Barre de Sainte-Croix.—Des tables de marées ont de nouveau été préparées pour cette localité, vu que c'est toujours l'endroit le moins profond dans les eaux de marée du Saint-Laurent en amont de Québec, les travaux de draguage n'étant pas encore terminés. Ces tables ont été publiées en même temps que celles pour Québec par les commissaires du port de Montréal, dans la brochure qu'ils préparent tous les ans pour la gouverne des pilotes du Saint-Laurent.

TABLE DES MARÉES POUR 1900 ET 1901.

Comme les principales tables de marées pour Québec, Halifax, Saint-Jean, N.-B., et l'Ile Saint-Paul sont encore basées sur les mêmes données que par le passé, il n'y a pas d'amélioration sous le rapport de leur exactitude, et il n'est guère probable qu'il y en ait dans les tables de marée pour 1901, qui sont déjà prêtes à être calculées.

Il sera intéressant de passer ici en revue les données obtenues jusqu'à aujourd'hui et d'étudier la question du degré d'exactitude des tables de marée telles qu'elles existent actuellement.

DONNÉES CONCERNANT LES MARÉES OBTENUES JUSQU'À AUJOURD'HUI.

Un résumé des données concernant les marées obtenues aux stations principales jusqu'à la fin de 1898 est donné dans le tableau D, ci-joint. Ce tableau fait voir aussi jusqu'à quel point les données ont été utilisées comme base pour les tables des marées et pour les fins de comparaison des marées. Les lignes pointillées dans le tableau indiquent que le travail auquel elles se rattachent n'a pas encore été fait.

Beaucoup d'observations ont été jusqu'ici réduites et mises en tableau pour analyse harmonique. Cette analyse n'est encore que partiellement faite, à cause du manque de fonds pour faire face aux dépenses nécessaires, et c'est seulement lorsqu'elle sera complétée que l'on pourra rendre les tables de marées plus exactes. Les données additionnelles ainsi préparées comprennent 2 ans à Québec, 2 ans à Saint-Jean, N.-B., et un an à l'Ile Saint-Paul.

Outre les stations sur la côte de l'Atlantique, deux bonnes séries d'observations des marées sont à se faire sur la côte du Pacifique aux stations établies par le ministère des Travaux publics. Ces stations se trouvent à Victoria, C.-B., et à Sand Heads, à l'embouchure de la rivière Fraser, dans le golfe de Géorgie. Des observations faites pendant une année complète à chacune de ces stations ont été mises en tableau et sont prêtes à être analysées. Des tables de marée pourraient ainsi être préparées de suite pour ces ports du Pacifique si l'on avait des fonds disponibles pour couvrir le coût des calculs requis.

Les observations faites pendant un court espace de temps, en été, ne sont pas indiquées dans le tableau. Ces observations se font maintenant à 9 stations secondaires dans le golfe Saint-Laurent, à 8 dans la baie de Fundy et à 1 à l'extrémité extérieure du détroit de Belle-Ile. Les données obtenues à ces stations ont déjà été indiquées en détail dans les rapports antérieurs.

Outre l'utilisation de ces données comme base pour les tables de marées, les marées aux stations principales ont aussi servi à établir la comparaison avec celles

des stations secondaires et à déterminer les différences des marées, par lesquelles l'heure de la marée dans plusieurs autres ports peut être connue.

De plus, des données météorologiques complètes sont recueillies, pour comparaison, pendant tout le cours de ces études sur les marées. Des observations barométriques continues ont été faites aux 3 stations de marées qui commandent la côte de l'Atlantique, savoir : la baie Forteau, dans le détroit de Belle-Ile ; l'Ile Saint-Paul, et Saint-Jean, N.-B. Les bulletins quotidiens de la température publiés par le Service Météorologique depuis 1896 sont aussi reçus régulièrement et déposés aux archives. Ce service a aussi fourni, depuis 1893, alors que l'étude des marées a été commencée, un bulletin quotidien du vent et de la pression atmosphérique préparé d'après les observations faites aux 10 stations météorologiques établies aux endroits suivants : Québec, Pointe-au-Père, Pointe Sud-Ouest d'Anticosti, Belle-Ile, Chatham dans la baie Miramichi, Iles de la Madeleine, Sydney, C.-B., Halifax, Saint-Jean, N.-B., et Yarmouth, N.-E. Aussi depuis 1893, l'on garde une série complète des cartes mensuelles "Pilot Charts of the North Atlantic", publiées par la Commission Hydrographique des Etats-Unis. Ces cartes indiquent la route suivie par toutes les tempêtes importantes, et sont très utiles pour référence. Les bulletins mensuels de la température pour le Canada ont été aussi conservés aux archives depuis que l'on a commencé à les publier en 1896.

TABLES DES MARÉES.—PROGRÈS FAIT SOUS LE RAPPORT DE LEUR EXACTITUDE.

Les notes suivantes font voir l'amélioration qui s'est produite sous le rapport de l'exactitude des tables des marées pour nos principaux ports. Cela, cependant, ne représente nullement tout le progrès qui a été fait. Les anciennes tables des marées ne donnaient que l'heure de la marée haute et celle de la marée basse, mais dans les tables publiées aujourd'hui pour Halifax, Québec et Saint-Jean, N.-B., la hauteur de la marée est indiquée aussi bien que l'heure. Cela est important, vu que dans deux de ces ports la marée monte à une hauteur de près de 30 pieds.

Pour vérifier l'exactitude des tables de marées actuelles, l'on se base sur une comparaison entre l'heure de la marée haute telle que prédite dans les tables et l'heure telle qu'observée.

Halifax.—Les premières tables de marées qui aient été publiées par le ministère se rapportaient à ce port. Elles étaient basées sur les constantes tirées de l'analyse harmonique de deux années d'observations faites en 1860 et 1861. Ces tables de marées furent publiées sous forme de livret dès 1891. Comme ce livret avait une circulations très restreinte, l'on se décida à communiquer les renseignements directement aux éditeurs d'almanachs. Ce n'est qu'en 1897, cependant, que les éditeurs des almanachs locaux ont commencé à publier les tables de marées.

Jusqu'en 1896, par conséquent, les tables de marées communément en usage pour Halifax étaient celles publiées dans l'Almanach de Belcher, lesquelles étaient basées sur une différence constante d'heure avec Brest, France. Après que le maréomètre eût été établi à Halifax, une comparaison fut faite, dans le mois de janvier 1896, entre l'heure de la marée telle que donnée dans ces tables et l'heure telle qu'indiquée par le maréomètre. Le résultat fut comme suit pour l'heure de la marée haute :—

Extrême variation entre l'heure de la marée haute telle que donnée dans ces tables et l'heure telle qu'observée : 0 h. 46 m. en avance à 0 h. 31 m. en retard.

Erreur moyenne durant ce mois, 20 minutes.

Tables des marées de la Commission Hydrographique des Etats-Unis.—Les tables de marées pour Halifax, depuis 1896, publiées par cette commission, ont été calculées d'après les constantes de marées tirées des 2 années d'observations primitives, après analyse faite.

Tables des marées de la Commission Hydrographique du Canada.—Les tables de marées pour Halifax publiées par cette commission sont maintenant basées sur l'analyse harmonique de 5 années d'observations—soit 4 années de pointages faits par le passé et une année d'études poursuivies avec le maréomètre actuel. Pour vérifier l'exactitude de ces tables, une comparaison a été faite entre l'heure de la marée qui y est donnée et l'heure telle qu'indiquée par le maréomètre. Cette comparaison a été faite pour une période d'un mois, en été, savoir, du 18 juillet au 18 août 1898; elle est donnée dans le tableau A, ci-joint. Le résultat condensé est comme suit:—

Extrême variation entre l'heure de la marée haute prédite dans les tables de marées et l'heure telle qu'observée: 14 m. en avance à 14 m. en retard.

Variation moyenne durant ce mois, 6 minutes.

Bien que les tables d'Halifax présentent le moins d'inexactitudes comparativement à celles de nos autres ports, l'amélioration déjà obtenue en les basant sur les observations faites dans le port même est remarquable. L'erreur moyenne dans l'heure de la marée a été ainsi réduite à moins d'un tiers.

Les constantes harmoniques pour Halifax telles qu'elles existent actuellement ont été publiées dans mon dernier rapport; elles font voir que les composantes mensuelles et semi-mensuelles parmi les marées dont l'étude a été poursuivie pendant une longue période de temps n'ont pas encore été déterminées d'une manière satisfaisante. Une amélioration sous ce rapport s'effectuera à mesure que d'autres données seront obtenues et soumises à l'analyse.

SAINT-JEAN, N.-B.—Les seules tables de marées qui existaient autrefois étaient celles données dans "l'Almanach de McMillan", publié à Saint-Jean, lesquelles étaient calculées d'après une différence constante d'heure avec Brest, France. Ces tables ne donnaient que l'heure de l'eau haute, sans aucune indication de la hauteur de la marée, bien que l'élévation qu'atteint la marée de Saint-Jean soit plus considérable que dans tout autre port de la même importance dans l'Amérique du Nord.

Les courbes des marées à Saint-Jean furent trouvées si uniformément régulières que plusieurs séries de comparaisons furent faites dans l'espoir d'obtenir une différence constante d'heure qui permît de dresser des tables de marées exactes. Brest avait déjà servi de base dans les supputations; et comme c'est un des ports de marée les mieux établis du monde ses tables de marées sont très exactes. Une comparaison fut par conséquent faite entre ces tables et les marées observées à Saint-Jean durant une période ininterrompue de 11 mois en 1893. Il fut constaté par cette comparaison que la différence dans l'heure de la marée haute, qui avait été supposée être constante, variait de 1½ heure. L'adoption d'une différence constante laisserait ainsi une trop grande marge d'erreur. Il n'est pas par conséquent utile de donner la comparaison sous forme de tableau.

Une comparaison fut ensuite faite entre les marées observées à Saint-Jean et les tables des marées pour Eastport; le port des Etats-Unis le plus rapproché parmi ceux

pour lesquels des tables de marées aient été publiées. Cette comparaison fut poursuivie pendant le cours de 8 mois en 1893, ot après avoir omis quelques valeurs exceptionnelles, l'on constata que la différence dans l'heure de l'eau haute variait entre 29 minutes en avance et 37 minutes en retard; c'est encore là une variation trop grande pour être considérée comme une base satisfaisante de supputation. Il est également inutile de donner cette comparaison sous forme de tableau.

L'on jugea par conséquent qu'il n'était pas à propos de publier des tables de marées qui auraient contenu les erreurs correspondant avec ces variations, mais qu'il valait mieux attendre que les observations faites à Saint-Jean même eussent été soumises à l'analyse. Ainsi, bien que les études aient commencé en 1893, les premières tables de marées publiées pour Saint-Jean étaient pour l'année 1898. La sagesse de la décision que l'on prit alors est maintenant apparente, étant donné que les tables de marées publiées aujourd'hui par la Commission Hydrographique du Canada offrent un degré d'exactitude qui n'aurait pas été atteint avec l'une ou l'autre des méthodes ci-dessus, bien qu'elles ne soient encore basées que sur deux années de pointages. Cela prouve aussi la valeur de Saint-Jean comme port de référence, vu la régularité exceptionnelle de ses marées.

Tables des marées de la Commission Hydrographique des Etats-Unis.—Jusqu'en 1896, la méthode suivie dans ces tables était de calculer la marée de Saint-Jean sur celle d'Eastport en prenant comme base une légère différence constante d'heure. La différence tout d'abord donnée fut de 2 minutes, et ensuite de 5 minutes. Subséquemment, depuis 1897, la marée de Saint-Jean a été rapportée à Liverpool, Angleterre, la différence d'heure pour la marée haute étant de 22 minutes à ajouter.

Pour vérifier le résultat de la méthode actuellement suivie de rapporter ces marées à Liverpool, une comparaison fut faite pour le mois de septembre 1897. L'heure de la marée haute, supputée d'après la différence donnée, fut comparée avec l'heure de la marée telle qu'observée à Saint-Jean, le résultat ayant été comme suit:—

Extrême variation entre l'heure de la marée haute telle que constatée par cette méthode et l'heure telle qu'observée: 1 h. 02 m. en avance à 16 m en retard.

Erreur moyenne durant ce mois: 17 minutes.

Il ressort de cela que très peu d'amélioration a été obtenue par cette méthode comparativement à l'ancien système de supputation basé sur une différence constante avec Brest. Aussi, afin de constater si cette référence à Liverpool présentait quelque avantage sur l'ancienne méthode suivie dans les tables des marées des Etats-Unis de rapporter la marée de Saint-Jean à celle d'Eastport, une nouvelle comparaison fut faite pour ce mois de septembre 1897. L'heure de la marée haute à Saint-Jean, calculée sur Eastport en prenant comme base la différence ci-dessus indiquée, fut comparée avec l'heure de la marée telle qu'observée là. L'on constata que l'erreur moyenne, pour ce mois-là, n'était que de 9 minutes, ce qui montre que l'on n'a obtenu aucun avantage en rapportant la marée de Saint-Jean au port plus éloigné de Liverpool au lieu do la référer à Eastport. La raison de cette préférence paraît être que les tables des marées de Liverpool sont basées sur des observations couvrant une période de 7 années, tandis que celles d'Eastport sont calculées sur les pointages d'une seule année.

Afin de montrer, pour comparaison, la variation qui peut exister entre deux ports rapprochés comme Saint-Jean et Eastport, distants l'un de l'autre de 60 milles, je vais donner le résultat des observations simultanées de 1898. Ces observations

couvrent une période de 2½ mois, du mois d'août à la fin d'octobre. En omettant 3 jours en octobre où les opérations furent entravées par une violente tempête, les marées telles qu'observées simultanément à Saint-Jean et à Welchpool, sur l'île Campobello, vis-à-vis d'Eastport, se trouvent à varier comme suit:—

Extrême variation de la différence dans l'heure de la marée haute telle qu'observée aux deux endroits: de 10 minutes en avance à 10 minutes en retard, comparativement à la différence moyenne d'heure telle que constatée par toute la série d'observations.

Variation moyenne, 3½ minutes, durant un mois lunaire, du 17 août au 16 septembre. Cela est donné pour un mois seulement pour correspondre avec toutes les autres comparaisons, qui sont aussi pour un mois.

Tables des marées de la Commission Hydrographique du Canada.—Ces tables sont basées sur l'analyse harmonique de 2 années d'observations faites à Saint-Jean même. Pour vérifier leur exactitude, l'heure de la marée haute indiquée dans les tables fut comparée avec l'heure telle qu'observée durant un mois,—du 18 juillet au 18 août 1898. Cette comparaison est donnée dans le tableau B, ci-joint, le résultat se résumant à ceci:—

Extrême variation entre l'heure de la marée haute telle que prédite dans les tables et l'heure telle qu'observée: 16 minutes en avance à 5 minutes en retard.

Variation moyenne durant ce mois, 6 minutes.

Cela représente une amélioration au point de vue de l'exactitude de 65 p. 100 comparativement à la méthode actuellement suivie dans les tables des marées des Etats-Unis, ainsi qu'une amélioration sensible sur le système de supputation basé sur la marée d'Eastport.

QUÉBEC.—Les commissaires du port de Montréal publient depuis plusieurs années des tables de marées pour Québec; en l'absence de meilleures données, ces tables sont calculées en ajoutant une différence constante de 4 h. 36 m. à l'heure de la marée telle que donnée dans les tables de marées pour le port de Londres. Une comparaison de ces tables avec les marées observées à Québec, durant le mois d'août 1894, accuse l'erreur suivante dans l'heure de la marée haute:—

Extrême variation entre l'heure de la marée haute telle qu'indiquée dans ces tables et l'heure telle qu'observée: 1 h. 0 6 m. en avance à 0 h. 28 m. en retard.

Erreur moyenne dans les tables durant le mois, 17 minutes.

Tables des marées de la Commission Hydrographique des Etats-Unis.—Dans les tables de marées publiées par la Commission Hydrographique des Etats-Unis depuis 1896, la méthode suivie pour obtenir l'heure de la marée haute à Québec est de soustraire la différence constante de 10 h. 05 m. de l'heure de la marée à Rangoon, Birmanie. Une comparaison de l'heure de la marée haute telle que supputée de cette manière avec l'heure de la marée telle qu'observée à Québec, pour le mois de juin 1897, donne le résultat suivant:—

Extrême variation entre l'heure de la marée haute telle que constatée par cette méthode et l'heure telle qu'observée: 14 m. en avance à 54 m. en retard.

Erreur moyenne durant le mois, 22 minutes.

Il appert par cette erreur moyenne qu'aucune amélioration n'est obtenue par cette méthode comparativement à l'ancien système suivi d'ajouter une différence constante à l'heure de la marée haute au pont de Londres.

Tables des marées de la Commission Hydrographique du Canada.—Ces tables sont basées sur 2 années d'observations faites à Québec. L'heure de la marée haute indiquée dans les tables fut comparée avec l'heure de la marée telle qu'observée durant un mois, du 18 juillet au 18 août 1898 ; cette comparaison est donnée dans le tableau C, ci-joint. Le résultat peut se résumer comme suit:—

Extrême variation entre l'heure de la marée haute prédite dans les tables et l'heure observée, 26 minutes en avance à 3 minutes en retard.

Erreur moyenne durant le mois, 12½ minutes.

Celà montre l'amélioration déjà obtenue en basant les tables de marées sur les observations faites à Québec même, comparativement à l'ancienne méthode de calculer sur la marée au pont de Londres, qui fut suivie jusqu'en 1896, alors que la Commission Hydrographique du Canada commença à publier des tables de marées pour Québec, lesquelles furent adoptées par les commissaires du port de Montréal. Cette amélioration est équivalente à une diminution en erreur de 26 p. 100. L'amélioration sous le rapport de l'exactitude est même plus considérable que cela, comparativement à la méthode que l'on suit dans les tables des marées des Etats-Unis et qui est encore donnée dans les tables pour 1900. Bien que les comparaisons soient faites pour des mois différents, elles n'en montrent pas moins que les tables de marées de la Commission Hydrographique du Canada sont bien supérieures en exactitude aux tables supputées de l'une ou de l'autre des manières ci-dessus mentionnées.

L'on se demandera sans doute comment il se fait que des tables de marées basées sur deux années d'observations directes présentent encore une erreur aussi appréciable que celle qu'accuse la moyenne ci-dessus,—erreur deux fois plus grande qu'à Saint-Jean où à Halifax. Cela doit être attribué aux irrégularités qui se produisent dans une marée à la tête d'un long estuaire et qui sont probablement dues jusqu'à un certain point aux vents. Dans ces circonstances, il faut plus de 2 années d'observations pour éliminer les irrégularités. Une masse de données additionnelles ont été obtenues à Québec depuis que l'on a fait l'analyse primitive qui forme la base des tables de marées à l'heure qu'il est; mais le montant relativement minime requis pour faire l'analyse des nouvelles données et pour améliorer la base des tables de marées n'a pu être pris à même les crédits votés pour ce service dans ces dernières années.

Charlottetown et Pictou.—La région du détroit de Northumberland dans laquelle ces ports sont situés est maintenant rapportée à la station de marée principale de l'île Saint-Paul, comme je l'ai expliqué au long dans un rapport antérieur. La méthode employée est de déduire tout d'abord l'heure de la marée de Pictou de celle de la marée de l'île Saint-Paul, au moyen d'une série de différences variables, puis de calculer les marées des autres ports du détroit sur celle de Pictou. Nous pouvons ainsi prendre Pictou comme port de référence pour cette région.

Dans les almanachs, etc., où des tables de marée pour cette région sont publiées, la méthode suivie est de rapporter les marées de Pictou à quelque port de l'Atlantique, au moyen d'une différence constante d'heure. Cela conduit à une sérieuse erreur, surtout à cause de la grande inégalité d'une des marées du détroit.

Dans "l'Almanach de Belcher", qui a une forte circulation dans toute l'étendue des provinces bordant ce détroit, une table de marées pour Pictou est donnée. Une comparaison fut faite pour le mois de juillet 1896, entre l'heure de la marée haute telle qu'indiquée dans ces tables et l'heure telle qu'observée à Pictou au moyen d'un

marégraphe automatique. Le résultat montre la considérable erreur suivante dans ces tables de marées:

Extrême variation entre l'heure de la marée haute telle que donnée et l'heure telle qu'observée, 1 h. 13 m. en avance à 1 h. 35 m. en retard.

Erreur moyenne dans les tables durant ce mois, 45 minutes.

Tables des marées de la Commission Hydrographique des Etats-Unis.—Dans ces tables la marée de Pictou est rapportée à Sandy-Hook, à l'entrée du port de New-York. La différence pour l'heure de la marée haute à Pictou, telle que revisée en 1896, est portée à 2 h. 34 m., à ajouter à l'heure de la marée de Sandy-Hook. Une comparaison fut faite pour une période d'un mois, du 16 juillet au 16 août 1897, entre l'heure de la marée haute à Pictou telle que supputée de cette manière et l'heure telle qu'observée là, avec le résultat suivant:—

Extrême variation entre l'heure de la marée haute telle que constatée par cette méthode et l'heure telle qu'observée, 1 h. 45 m. en avance à 1 h. 11 m. en retard.

Erreur moyenne durant ce mois, 38 minutes.

Dans ces deux cas, c'est la méthode suivie qui est défectueuse, car il n'est pas possible de rapporter les marées du détroit de Northumberland à un port de l'Atlantique par une différence constante d'heure sans qu'il en résulte une erreur considérable, vu la différence essentielle dans la nature ou le type des marées. C'est ce qui ressort clairement du tableau suivant, qui indique l'erreur dans l'heure des marées individuelles lorsqu'elles sont calculées d'après la méthode donnée dans les tables des marées de la Commission Hydrographique des Etats-Unis. L'alternance entre "l'avance" et le "retard" dépend de l'inégalité diurne, qui est très prononcée, lorsque la déclinaison de la lune est haute.

Marées à Pictou, N.-E. (Détroit de Northumberland.)	Erreur dans l'heure de la marée haute.		Déclinaison de la lune.
	En avance.	En retard.	
	H. M.	H. M.	
1897. dim., juil. 25 ; après-midi	1 34		Maximum au nord ; le 25.
lundi, " 26 ; avant-midi		1 11	
" " 26 ; après-midi	1 42		
mardi, " 27 ; avant-midi		0 40	
" " 27 ; après-midi	1 22		
mer. " 28 ; avant-midi		0 43	
" " 28 ; après-midi	1 23		
jeudi, " 29 ; avant-midi		0 14	
" " 29 ; après-midi	1 21		

Tables des marées de la Commission Hydrographique du Canada.—A la suite des observations de marées faites dans cette région durant l'été de 1896, l'on fit plusieurs calculs pour en arriver à la meilleure méthode par laquelle la source d'erreur susmentionnée put être évitée. La méthode plus haute indiquée fut finalement adoptée. L'amélioration ainsi obtenue ressort de la comparaison faite pour le mois d'août 1897 entre l'heure de la marée haute telle que supputée pour les tables de marées de notre Commission Hydrographique et l'heure telle qu'observée à Pictou. En omettant 3 marées qui furent affectées par le vent, le résultat peut se résumer comme suit:—

Extrême variation entre l'heure de la marée haute, telle que prédite dans les tables des marées et l'heure telle qu'observée, de 35 minutes en avance à 30 minutes en retard.

Erreur moyenne durant ce mois, 15 minutes.

Cela comporte une amélioration sous le rapport de l'exactitude de 61 p. 100 comparativement aux tables des marées de la Commission Hydrographique des Etats-Unis, et une amélioration de 67 p. 100 comparativement à l'" Almanach de Belcher". Les tables de marées ont ainsi une valeur pratique, comme l'atteste M. H. M. Mackay, de Pictou, autrefois attaché à la Commission Hydrographique, et qui surveilla les observations des marées dans cette région en 1896. Voici ce que M. Mackay m'écrivait en septembre dernier :—" Vous apprendrez sans doute avec plaisir que les tables de marées pour Pictou sont considérées comme très exactes. Celles autrefois en usage étaient, comme on devait s'y attendre, très peu satisfaisantes". Les habitants de Charlottetown disent qu'il en est de même des tables de marées pour ce port, qui sont calculées sur les marées de Pictou.

Une nouvelle amélioration dans l'exactitude de ces tables ne pourra être obtenue que par des observations additionnelles à l'île Saint-Paul, dont elles dépendent en dernier lieu. C'est ce qui s'impose le plus, car les marées à cet endroit n'atteignent pas une grande hauteur et sont par conséquent plus affectées par les vents, et une plus longue période d'observations est par conséquent requise comme base de calcul. L'on a aussi jugé à propos de rapporter à cette station les marées d'une grande section de la partie sud-ouest du golfe Saint-Laurent, et ces marées profiteraient ainsi de l'avantage de toute amélioration qui serait obtenue, de même que celles du détroit de Northumberland.

MARÉES DU BAS DU SAINT-LAURENT RAPPORTÉES À QUÉBEC.

Il est inutile pour moi d'insister sur la nécessité d'obtenir les meilleures données possibles dans cette région, non seulement à cause de l'importance des marées elles-mêmes pour la navigation, mais aussi afin de nous mettre en mesure de poser une base sûre pour l'examen des forts courants de marée sur une route sillonnée par un si grand nombre de navires marchands.

Vu la suppression de la station de marée de la Pointe Sud-Ouest, Anticosti, un examen très attentif a été fait de la différence dans l'heure de la marée basse sur les observations simultanées faites aux 3 stations principales de la Pointe Sud-Ouest, de la Pointe-au-Père et de Québec, aux extrémités et au milieu de l'estuaire, sur une distance de 450 milles.

L'heure de la marée à la Pointe Sud-Ouest et à la Pointe au Père peut maintenant être déduite des tables de marées de Québec au moyen de différences constantes qui ont été établies par une longue série d'observations simultanées, comme je l'ai expliqué dans mes rapports antérieurs. Les tables de marées pour la Pointe au Père sont maintenant supputées sur les tables de Québec de cette façon, une différence étant appliquée pour la marée haute et une autre pour la marée basse. Relativement à l'exactitude du résultat ainsi obtenu, le point important est de savoir jusqu'à quel point les différence d'heure pour les marées individuelles peuvent varier par rapport à la valeur moyenne adoptée comme différence constante. L'écart dans la différence pour la marée haute entre la Pointe au Père et Québec est de 56 minutes durant tout le cours de l'année, et l'écart pour la marée basse est de 1 heure et 19 minutes. L'extrême variation par rapport à la valeur moyenne peut être fixée à la moitié de cet écart dans chaque cas; la limite d'erreur dans les tables de marées

actuelles pour la Pointe au Père, basée sur les moyennes, est ainsi de 28 minutes pour la marée haute et de 40 minutes pour la marée basse. Il faut remarquer, cependant, que c'est là la limite, car généralement les marées sont beaucoup plus près que cela de leur valeur moyenne, surtout dans la saison d'été.

Dans le but de faire la part dans les calculs de cette variation dans la différence et de réduire ainsi l'erreur, des études élaborées ont été faites, l'objet que l'on avait en vue étant de déterminer entre ces 3 stations du Saint-Laurent des relations permettant de réduire la variation dans la différence à une règle fixe. Les investigations faites n'ont pas besoin d'être données ici même en résumé, vu qu'elles sont techniques. Il me suffira de dire qu'il a été impossible d'établir une règle en vertu de laquelle une série de différences variables pût être construite de manière à permettre de faire la part de la plus grande partie de l'erreur résultant de cette variation.

Le résultat de cette investigation a été de démontrer qu'une amélioration dans la méthode actuelle d'employer des différences constantes ne pourra être obtenue que lorsque l'on nous aura donné les moyens d'analyser les observations faites à la Pointe au Père même et de baser les tables de marées directement sur ces observations. Il est tout probable que l'on obtiendra alors une amélioration en faisant de la Pointe au Père, au lieu de Québec, le port de référence pour les autres endroits situés dans l'estuaire ouvert et sur une certaine distance en amont. De même, dans une autre direction, une amélioration au point de vue de l'exactitude sera obtenue jusqu'à l'Ile d'Anticosti et ses environs. Les différences font voir que l'erreur dans l'heure de la marée à la Pointe du Sud-Ouest serait ainsi réduite de 20 p. 100.

L'analyse des observations pour la Pointe au Père même s'impose si l'on accepte les idées des autorités modernes les plus éminentes sur les questions de marées. Lorsque les fonds mis à notre disposition sont, cependant, si limités que l'analyse des observations pour les principaux ports du pays doit être remise d'une année à l'autre, il y a tout lieu de croire que ce travail pour la Pointe au Père ne pourra être fait que dans un avenir très éloigné. C'est à cause de cela et dans l'espoir d'obtenir une amélioration dans l'intervalle que l'étude approfondie des relations des marées dans le bas du Saint-Laurent, dont je viens de parler, a été entreprise.

BAIE DE FUNDY.—DIFFÉRENCES DES MARÉES.

Durant l'été de 1898, 8 stations secondaires ont été établies sur la baie de Fundy afin de permettre d'appliquer les tables de marées pour Saint-Jean, N.-B., à toute cette région. L'étendue de la région en question est de 210 milles (de Yarmouth à Moncton).

Les raisons qui ont motivé le choix des stations sont expliquées dans mon dernier rapport, où se trouvent aussi indiqués les niveaux de la marée tels que constatés par les observations. La station de Welchpool, sur l'île Campobello, vis-à-vis d'Eastport, Maine, permet d'établir la comparaison entre les études de notre Commission et celles de la Commission des Etats-Unis. Aux 4 stations dans le bas de la baie,—Yarmouth, Westport dans le Grand Passage, Digby et Campobello,—les observations ont porté tant sur la marée basse que sur la marée haute. Aux 4 autres stations dans le haut de la baie—Windsor, Parrsboro, Cap Hopewell et Moncton,—des données sur la marée haute seulement ont été recueillies, vu qu'il était impossible, sans augmenter considérablement les dépenses, d'étudier la marée dans toutes ses phases en des parages où les eaux montent à une si grande hauteur.

Avant d'établir les différences des marées d'après ces observations, il a fallu s'assurer s'il ne valait pas mieux rapporter une partie quelconque de la région à l'embouchure de la baie de Fundy à Halifax plutôt qu'à Saint-Jean, comme port de référence. Avec cet objet en vue, une comparaison fut faite pour une période d'un mois entre l'heure de la marée haute à Yarmouth, à l'embouchure de la baie, et Halifax d'une part, et Saint-Jean d'autre part. Le mois choisi fut du 18 juillet au 18 août 1898, et le résultat condensé est comme suit :—

Yarmouth et Halifax.—La différence dans l'heure de la marée haute varie entre 2 h. 26 m. et 3 h. 0 en retard,—soit un écart de 34 minutes.

Yarmouth et Saint-Jean.—La différence dans l'heure de la marée haute varie entre 1 h. 01 m. et 1 h. 14 m. en avance,—soit un écart de 13 minutes seulement.

Il s'en suit que si la marée de Yarmouth était rapportée à Saint-Jean au lieu de l'être à Halifax, un bien plus haut degré d'exactitude serait obtenu, étant donné que l'erreur correspondant avec la variation ci-dessus est d'un tiers moindre.

La marée sur la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse, jusqu'au Cap Sable, peut parfaitement bien être rapportée à Halifax; mais à partir de ce cap jusqu'à Yarmouth elle change rapidement de caractère, bien que la distance ne soit que de 50 milles. La plus grande variation dans la différence d'heure avec Halifax, dans la comparaison ci-dessus, est due à une modification de l'inégalité diurne de la marée entre Halifax et Yarmouth. L'on peut par conséquent conclure de cette comparaison qu'il est préférable de rapporter à Saint-Jean les marées dans toute l'étendue de la baie de Fundy en amont de Yarmouth.

L'exactitude de l'heure adoptée pour les premières observations faites à quelques-unes des stations secondaires, en 1898, est douteuse. En se basant sur ceux des pointages qui ne présentent aucune erreur, on arrive au résultat suivant :—

Yarmouth, N.-E.—Du 15 juillet au 31 décembre; série de 319 observations silmultanées pour la différence dans l'heure de la marée haute avec Saint-Jean, et de 314 pour la marée basse.

Westport, dans le Grand Passage.—Du 8 août au 29 décembre, avec une interruption de 20 jours à partir du 24 novembre; 195 différences pour la marée haute et 212 pour la marée basse.

Digby.—Du 3 août au 18 décembre; 238 différences pour la marée haute, et 244 pour la marée basse.

Ile Campobello (à Welchpool).—Du 11 août au 14 novembre; 176 différences pour la marée haute et 162 pour la marée basse.

Windsor, N.-E.—Du 18 août au 12 octobre; 88 différences pour l'heure de la marée haute.

Parrsboro.—Du 24 juillet au 13 octobre; 148 différences pour l'heure de marée haute.

Cap Hopewell.—Du 30 juillet au 15 novembre; 203 différences pour l'heure de la marée haute.

Moncton.—Du 11 août au 18 novembre; 180 différences pour l'heure de la marée haute.

Mascaret.—Un grand nombre d'observations furent aussi faites de l'heure de l'arrivée du mascaret à Moncton par la méthode que j'ai décrite dans mon dernier rapport, c'est-à-dire en introduisant l'eau de la rivière dans un puits de marée à l'aide d'un siphon. L'arrivée du mascaret fut ainsi enregistrée automatiquement par le marégraphe. L'heure telle que constatée fut soigneusement comparée

et vérifiée au moyen des observations directes qui avaient été faites durant la saison, toutes les données qui étaient affectées par une irrégularité dans le fonctionnement du siphon ayant été élaguées. Une série de 145 pointages exempts d'erreur fut ainsi obtenue pour la période de temps comprise entre le 24 août et le 14 novembre.

L'on découvrit que la relation avec la marée de Saint-Jean est plus constante si la différence d'heure est prise entre l'arrivée du mascaret à Moncton et la marée haute qui la suit immédiatement à Saint-Jean. C'est là la manière la plus logique de procéder, vu que l'heure de l'arrivée du mascaret coïncide avec celle de la mi-marée à Moncton, et que la montée des eaux qui se produit immédiatement après à Saint-Jean est causée par la même ondulation de marée.

Les différences données ci-dessous sont basées sur l'heure vraie et montrent ainsi les différences réelles dans l'heure absolue. Elles sont tirées de l'analyse des observations d'après les phases de la lune.

Heure de l'arrivée du mascaret à Moncton avant l'heure de la marée haute à Saint-Jean, d'après 145 observations:

A l'époque des grandes marées, 2 h. 09 m.

A l'époque des petites marées, 2h. 33 m.

Moyenne dans tout le cours du mois, 2 h. 21 m.

Il sera intéressant de faire remarquer qu'en 23 occasions durant la saison où l'heure de l'arrivée du mascaret a été directement observée, la valeur moyenne trouvée a été la même que celle ci-dessus indiquée, savoir, 2 h. 21 m. avant l'heure de la marée haute à Saint-Jean.

Cette constatation permet de déterminer l'heure de l'arrivée du mascaret d'après les tables de marées de Saint-Jean. La différence entre les valeurs pour les grandes et les petites marées respectivement sert aussi à démontrer la relation entre les données moyennes. C'est là une indication importante relativement à la nature de la marée dans toute l'étendue de la baie de Fundy,—les calculs étant basés sur des observations faites à la tête extrême de la baie.

Différences des marées.—Les résultats obtenus pour les ports ou des stations de marée furent établies ont été publiés dans les tables de marées pour 1900. En sus des différences de marée qui permettent de déterminer l'heure de la marée, la profondeur de l'eau à l'époque des grandes et des petites marées est donnée pour les endroits situés dans le haut de la baie.

Une série plus complète de différences de marées pour toute la baie de Fundy, basée sur une comparaison avec les données telles que jusqu'ici déterminées par l'Amirauté pour les endroits intermédiaires, sera préparée avant que les prochaines tables de marées soient imprimées. Les observations faites jusqu'aujourd'hui permettent de vérifier ces données et de placer l'heure de la marée dans toute l'étendue de la baie sur une base sûre.

L'importance pour la navigation de données exactes concernant la marée dans cette baie est évidente, étant donnée la hauteur considérable à laquelle les eaux montent. Dans le haut de la baie, la navigation dépend entièrement de la marée, vu que les quais ne s'étendent pas au delà de la marque de la mi-marée, et que les navires ne peuvent par conséquent atteindre leurs mouillages qu'à la marée haute.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. BELL DAWSON,

Préposé aux études sur les marées.

TABLEAU A.

HALIFAX.—*Comparaison des tables de marées avec les marées telles qu'observées.*
Tables de marées basées sur 5 années d'observations (1851, 1852, 1860, 1861 et 1896), comparées avec les marées telles qu'indiquées par le marégraphe.

Date. 1898.	Jour de la semaine.	Marée haute. Heure dans les tables.	Marée haute. Variation par rapport à l'heure réelle.	Marée basse. Heure dans les tables.	Marée basse. Variation par rapport à l'heure réelle.	Lune.
		H. M.	Minutes.	H. M.	Minutes.	
18 juillet	Lundi.	8 00	2 en avance.	2 04	14 en retard.	
		19 55	10 en retard.	14 08	10 "	Nouvelle lune.
19 "	Mardi.	8 33	2 en avance.	2 39	11 "	
		20 31	6 "	14 43	8 "	
20 "	Mer.	9 07	3 "	3 10	8 "	
		21 08	3 en retard.	15 16	10 "	
21 "	Jeudi.	9 42	3 en avance.	3 39	5 "	
		21 46	2 en retard.	15 51	4 "	
22 "	Vend.	10 18	1 "	4 09	1 .	
		22 25	2 "	16 30	3 en avance.	
23 "	Samedi.	10 56	1 "	4 42	3 "	
		23 06	8 "	17 14	1 en retard.	
24 "	Dim.	11 37	9 "	5 21	6 en avance.	
		23 50	5 "	18 03	1 en retard.	
25 "	Lundi.	....	....	6 06	8 "	
		12 21	11 en retard.	18 57	2 "	
26 "	Mardi.	0 40	5 "	6 58	8 "	1er quartier.
		13 09	11 "	19 58	8 "	
27 "	Mer.	1 42	7 "	8 00	4 "	
		14 05	3 "	21 02	5 "	
28 "	Jeudi.	2 48	3 "	9 04	6 "	
		15 08	8 "	22 03	0 "	
29 "	Vend.	3 58	2 en avance.	10 08	5 "	Maximum de déclinaison au Sud.
		16 14	2 "	23 03	3 "	
30 "	Samedi.	5 10	4 "	11 11	4 en avance.	
		17 19	2 en retard.	....	....	
31 "	Dim.	6 14	14 "	0 01	2 en retard.	
		18 20	3 "	12 12	4 en avance.	Périgée.
1er août.	Lundi.	7 09	10 "	0 55	3 en retard.	
		19 15	0 "	13 09	3 en avance.	Pleine lune.
2 "	Mardi.	7 56	3 en avance.	1 46	3 en retard.	
		20 06	4 "	14 04	9 "	
3 "	Mer.	8 41	3 "	2 36	5 en avance.	
		20 54	3 "	14 57	16 "	
4 "	Jeudi.	9 25	8 "	3 25	6 "	
		21 40	3 "	15 49	4 "	
5 "	Vend.	10 08	4 en retard.	4 13	7 "	
		22 25	6 en avance.	16 40	11 "	
6 "	Samedi.	10 50	14 "	5 00	2 "	
		23 11	2 "	17 30	7 "	
7 "	Dim.	11 33	7 "	5 48	10 en retard.	
		23 59	11 "	18 22	10 en avance.	
8 "	Lundi.	....	....	6 38	17 en retard.	
		12 19	4 en avance.	19 19	3 en avance.	
9 "	Mardi.	0 49	7 "	7 32	2 en retard.	Dernier quartier.
		13 09	13 "	20 22	3 en avance.	
10 "	Mer.	1 44	2 "	8 30	3 en retard.	
		14 05	10 "	21 27	2 "	
11 "	Jeudi.	2 52	2 '	9 33	5 en avance.	Maximum de déclinaison au Nord.
		15 08	6 "	22 30	14 en retard.	
12 "	Vend.	4 27	7 en retard.	10 34	3 "	
		16 16	9 "	23 26	24 "	
13 "	Samedi.	5 30	7 "	11 28	0 "	Apogée.
		17 18	10 "	....	.. ..	
14 "	Dim.	6 18	5 "	0 13	15 en retard.	
		18 09	7 "	12 18	3 "	
15 "	Lundi.	6 58	8 "	0 54	18 "	
		18 53	12 "	13 02	10 "	
16 "	Mardi.	7 34	4 "	1 31	14 "	
		19 33	9 en avance.	13 41	6 "	
17 "	Mer.	8 08	1 en retard.	2 04	16 "	Nouvelle lune.
		20 12	2 "	14 17	12 "	
18 "	Jeudi.	8 41	9 en avance.	2 35	2 "	
		20 50	10 en retard.	14 52	7 "	

TABLEAU B.

SAINT-JEAN, N.-B.—*Comparaison des tables de marées avec les marées telles qu'observées.*
Tables de marées basées sur l'analyse harmonique de 2 années d'observations, comparées avec les marées telles qu'indiquées par un marégraphe automatique.

Date. 1898.	Jour de la semaine.	Marée haute. Heure dans les tables.	Marée haute. Variation par rapport à l'heure réelle.	Marée basse. Heure dans les tables.	Marée basse. Variation par rapport à l'heure réelle.	Lune.
		H. M.	Minutes.	H. M.	Minutes.	
18 juillet.	Lundi.	11 40	1 en retard.	5 26	8 en avance.	
		23 42	7 en avance.	17 40	8 „	Nouvelle lune.
19 „	Mardi.	....	....	6 00	12 „	
		12 14	0 en avance.	18 16	6 „	
20 „	Merc.	0 15	6 „	6 32	14 „	
		12 46	0 „	18 50	6 „	
21 „	Jeudi.	0 49	5 „	7 04	15 „	
		13 17	3 „	19 23	8 „	
22 „	Vend.	1 25	9 „	7 38	16 „	
		13 50	11 „	19 57	14 „	
23 „	Samedi.	2 04	11 „	8 15	19 „	
		14 27	12 „	20 34	19 „	
24 „	Dim.	2 45	13 „	8 55	19 „	
		15 08	14 „	21 15	24 „	
25 „	Lundi.	3 29	15 „	9 39	21 „	
		15 53	16 „	22 03	24 „	
26 „	Mardi.	4 18	16 „	10 29	15 „	1er quartier.
		16 43	11 „	23 00	19 „	
27 „	Merc.	5 15	14 „	11 25	16 „	
		17 39	10 „	....	....	
28 „	Jeudi.	6 17	7 „	0 03	14 en avance.	
		18 42	10 „	12 28	11 „	
29 „	Vend.	7 21	13 „	1 10	14 „	Maximum de déclinaison au Sud.
		19 50	9 „	13 36	12 „	
30 „	Samedi.	8 27	12 „	2 16	13 „	
		20 56	6 „	14 43	0 „	
31 „	Dim.	9 30	14 „	3 19	15 „	
		21 57	5 „	15 47	12 „	Périgée.
1er août.	Lundi.	10 29	11 „	4 17	18 „	
		22 55	6 „	16 44	15 „	Pleine lune.
2 „	Mardi.	11 24	6 „	5 12	18 „	
		23 47	5 „	17 37	14 „	
3 „	Merc.	....	....	6 05	17 „	
		12 17	7 en avance.	18 27	14 „	
4 „	Jeudi.	0 39	3 „	6 56	14 „	
		13 08	4 „	19 16	15 „	
5 „	Vend.	1 28	4 „	7 44	13 „	
		13 57	5 „	20 04	17 „	
6 „	Samedi.	2 16	12 „	8 31	13 „	
		14 45	0 „	20 53	14 „	
7 „	Dim.	3 06	8 „	9 20	12 „	
		15 34	2 „	21 45	14 „	
8 „	Lundi.	3 59	7 „	10 11	12 „	
		16 26	3 „	22 39	8 „	
9 „	Mardi.	4 55	4 „	11 06	4 „	Dernier quartier.
		17 21	0 „	23 36	6 „	
10 „	Merc.	5 53	4 „	....	....	
		18 19	0 „	12 05	0 en avance.	
11 „	Jeudi.	6 54	4 „	0 37	4 „	Maximum de déclinaison au Nord.
		19 22	1 en retard.	13 09	5 en retard.	
12 „	Vend.	7 57	0 „	1 40	6 en avance.	
		20 22	5 „	14 12	3 en retard.	
13 „	Samedi.	8 57	0 „	2 40	6 en avance.	Apogée.
		21 16	0 „	15 08	0 „	
14 „	Dim.	9 49	0 „	3 31	11 „	
		22 03	1 en avance.	15 56	2 „	
15 „	Lundi.	10 33	0 „	4 16	13 „	
		22 43	1 „	16 38	4 „	
16 „	Mardi.	11 10	1 en retard.	4 57	12 „	
		23 19	1 en avance.	17 16	5 „	Nouvelle lune.
17 „	Merc.	11 43	0 „	5 33	7 „	
		23 52	0 „	17 51	1 „	
18 „	Jeudi.	....	....	6 07	10 „	
		12 15	2 en avance.	18 24	7 „	

TABLEAU C.

QUÉBEC.—*Comparaison des tables de marées avec les marées telles qu'observées.*

Tables de marées basées sur l'analyse harmonique de deux années d'observations, comparées avec les marées telles qu'indiquées par un marégraphe automatique.

Date. 1898.	Jour de la semaine.	Marée haute.			Marée basse.			Lune.
		Heures dans les tables.		Variation par rapport à l'heure réelle.	Heures dans les tables.		Variation par rapport à l'heure réelle.	
		H.	M.	Minutes.	H.	M.	Minutes.	
18 juil.	Lundi	5	49	14 en avance.	0	16	31 en avance.	
		18	27	6 "	13	07	40 "	Nouvelle lune.
19 "	Mardi	6	27	17 "	1	00	37 "	
		19	05	0 "	13	45	40 "	
20 "	Merc.	7	02	15 "	1	42	28 "	
		19	39	3 "	14	21	34 "	
21 "	Jeudi	7	35	16 "	2	22	24 "	
		20	09	4 "	14	56	34 "	
22 "	Vend.	8	07	——	3	01	24 "	
		20	38	——	15	30	——	
23 "	Samedi.	8	40	——	3	40	——	
		21	08	17 en avance.	16	04	26 en avance.	
24 "	Dim.	9	18	22 "	4	21	26 "	
		21	42	25 "	16	40	25 "	
25 "	Lundi	10	03	17 "	5	05	17 "	
		22	25	10 "	17	21	15 "	
26 "	Mardi	10	58	14 "	5	56	10 "	1er quartier.
		23	22	15 "	18	10	6 "	
27 "	Merc.	...	...	...	7	00	10 "	
		12	10	7 en avance.	19	09	4 "	
28 "	Jeudi	0	32	10 "	8	13	15 "	
		13	53	3 en	20	18	8 en retard.	
29 "	Vend.	1	45	2 retard.	9	23	17 en avance.	Maximum de déclinaison au sud.
		14	44	0 "	21	31	6 en retard.	
30 "	Samedi	2	54	8 "	10	30	28 en avance.	
		15	46	13 "	22	36	16 "	
31 "	Dim.	3	56	18 "	11	32	36 "	
		16	42	9 "	23	34	——	Périgée.
1er août	Lundi	4	50	——	...	...	...	
		17	35	13 en avance.	12	26	43 en avance.	Pleine lune.
2 "	Mardi	5	40	26 "	0	25	30 "	
		18	21	10 "	13	15	47 "	
3 "	Merc.	6	28	22 "	1	15	40 "	
		19	06	8 "	14	01	47 "	
4 "	Jeudi	7	14	24 "	2	04	36 "	
		19	49	9 "	14	44	46 "	
5 "	Vend.	7	59	21 "	2	52	45 "	
		20	30	16 "	15	24	37 "	
6 "	Samedi	8	46	22 "	3	39	41 "	
		21	14	14 "	16	03	27 "	
7 "	Dim.	9	36	6 "	4	25	30 "	
		22	02	2 en	16	41	23 "	
8 "	Lundi	10	30	7 retard.	5	12	32 "	
		22	53	5 "	17	20	20 "	
9 "	Mardi	11	29	6 "	6	01	24 "	Dernier quartier.
		23	49	3 "	18	01	21 "	
10 "	Merc.	...	...	...	6	53	27 "	
		12	34	3 en retard.	18	47	26 "	
11 "	Jeudi	0	54	0 "	7	56	36 "	Maximum de déclinaison au nord.
		13	45	3 en avance.	19	51	26 "	
12 "	Vend.	2	01	12 "	9	09	40 "	
		14	50	25 "	21	00	31 "	
13 "	Samedi	3	03	19 "	10	10	60 "	Apogée.
		15	47	18 "	22	03	39 "	
14 "	Dim.	3	56	24 "	11	05	65 "	
		16	35	20 "	22	59	45 "	
15 "	Lundi	4	43	22 "	11	53	58 "	
		17	20	18 "	23	49	42 "	
16 "	Mardi	5	24	16 "	...	...	...	
		18	01	14 "	12	35	50 en avance.	Nouvelle lune.
17 "	Merc.	6	00	15 "	0	34	39 "	
		18	36	4 "	13	13	42 "	
18 "	Jeudi	6	33	20 "	1	16	31 "	
		19	05	12 "	13	49	41 "	

TABLEAU D.

Résumé des observations de marées faites jusqu'ici.

Stations de marée principales.	Période.	Observations faites. — Date.	Pour les différences des marées. Heure de la marée haute mise en table	Heure de la marée basse mise et table	Pour l'analyse harmonique. Réduction en ordonnées horaires.	Analyse faite.	Observations.
Québec	Année 1894.	Du 7 nov. 1893 au 15 janv. 1895			Fait	Fait	Les tables de marées pour Québec jusqu'à 1900 sont basées sur ces 2 années d'analyse.
	" 1895.	Du 15 janv. 1895 au 31 janv. 1896	Fait		Fait	Fait	
	" 1896.	Du 1er fév. 1896 au 31 janv. 1897	Fait	Fait	Fait		
	" 1897.	Du 1er fév. 1897 au 31 janv. 1898			Fait		
	" 1898.	Du 1er fév. 1898 au 31 janv. 1899					
Halifax	Année 1896.	Du 15 oct. 1895 au 30 nov. 1896	Fait		Fait	Fait	Les tables de marées pour Halifax sont basées sur cette seule année d'études, ainsi que sur les anciens pointages.
	" 1897.	Du 1er déc. 1896 au 30 nov. 1897					
	" 1898.	Du 1er déc. 1897 au 30 nov. 1898					
Saint-Jean, N.-B.	Année 1893 à 1894	Du 5 déc. 1892 au 12 mars 1894	Fait		Fait		Pointages inexacts, le maréomètre ne marchant pas bien.
	" 1894..	Du 30 avril 1894 au 15 mai 1895			Fait	Fait	Les tables de marées pour Saint-Jean sont aujourd'hui basées sur ces 2 années d'analyse.
	" 1895..	Du 15 mai 1895 au 15 mai 1896			Fait	Fait	
	" 1896..	Du 15 mai 1896 au 15 mai 1897			Fait		
	" 1897..	Du 15 mai 1897 au 15 mai 1898			Fait		
	" 1898..	A partir du 16 mai 1898.	Fait	Fait			
Ile Saint-Paul (Détroit de Cabot)		Du 25 sept. 1893 au 21 janvier 1894. Janvier.—Horloge du marégraphe dérangée. Août.—Marégraphe perfectionné installé.					(Pointages inexacts.)
	Année 1895.	Du 20 août 1894 au 4 février 1895. Février.—Marégraphe emporté; instrument perdu. Septembre.—Reconstruit.	Fait				
	" 1896..	Du 15 sept. 1895 au 30 nov. 1896	Fait	Fait	Fait	Fait	Cette analyse fournit la base des tables de marées pour le détroit de Northumberland et les régions adjacentes.
	" 1897..	Du 1er déc. 1896 au 20 sept. 1897. Oct. et nov.—Pointages inexacts.	Partie	Partie			
	" 1898..	Du 11 décembre 1897 au 31 déc. 1898. A partir du 1er janv. 1899.			Fait		

Pointe au Père......	Année 1895.	Du 4 fév. 1895 au 6 jan. 1896	....Fait....	....	....	....	La différence dans l'heure de la marée haute et de la marée basse avec Québec sert de base pour les tables de marée pour la Pointe au Père.
	" 1896.	Du 6 jan. 1896 au 25 jan. 1897........	....Fait....	....Fait....	Perdue sur le	"Labrador".	
	" 1897.	Du 25 jan. 1897, au 31 jan. 1898........	....	....	....	....	
	" 1898.	A partir du 31 jan. 1898	....	....	....	....	
Pointe Sud-Ouest... (Anticosti)	....	Du 17 juillet 1893 au 17 sept. 1894 .... Nov.—Marégraphe perfectionné installé.	Fait en part.	....	....	....	(Premiers pointages inexacts.)
	Année 1895.	Du 12 nov. 1894 au 7 octobre 1895 .... Octobre—Tuyau d'entrée amélioré.	....Fait....	....	....	....	La différence dans l'heure de la marée haute avec Québec sert de base pour les différences de marées dans le bas du Saint-Laurent.
	" 1896.	Du 11 novembre 1895 au 26 octobre 1896........	....Fait....	Fait en part.	....	....	
	" 1897.	Du 26 octobre 1896 au 25 décembre 1897........ Déc.—Maréomètre endommagé lors d'une tempête.	....	....	....	....	
	" 1898.	Du 3 février 1898 au 16 janvier 1899........ Janvier—Tuyau d'entrée partiellement engorgé; pointages inexacts. Avril—Station fermée.	....	....	....	....	
Baie Forteau....... (Détroit de Belle Ile)	Année 1895.	Du 11 août 1894 au 7 septembre 1895........	Fait en part.	....	....	....	L'heure de la marée haute a été employée pour comparaison avec le courant dans le détroit, et pour déterminer les différences de marées avec d'autres ports.
	" 1896.	Du 7 septembre 1895 au 19 septembre 1896........	....Fait....	....	Perdue sur le	"Labrador".	
	" 1896.	Du 19 septembre 1896 au 9 janvier 1897........ Janvier à avril—Crayon du marégraphe ne marque pas; aucunes données obtenues.	....	....	....	....	
	" 1897.	Du 15 mai 1897 au 13 novembre 1897........ Nov.—Marégraphe endommagé lors d'une tempête. Juillet—Marégraphe réparé et protégé par un nouveau coffrage, en septembre.	....	....	....	....	
	" 1898.	A partir du 9 juillet 1898........	....	....	....	....	
Yarmouth, N. E ..	Année 1898.	Du 25 juin 1898 au 2 février 1899........ Maréomètre non chauffé. Aucunes données obtenues en février et mars à cause de la gelée.	Fait en part.	Fait en part.	....	....	L'heure de la marée haute et de la marée basse est employée pour comparaison avec d'autres ports pour établir la différence des marées.
	" 1899.	A partir du 10 mars 1899........	....	....	....	....	

DEUXIÈME PARTIE

ÉTAT DES DÉPENSES—ÉTAT DES RECETTES—SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE—OBSERVATOIRES MAGNÉTIQUES—SERVICE DES SIGNAUX—BUREAU DES EXAMINATEURS DE CAPITAINES ET SECONDS—EXPEDITION DE BÉTAIL—RELEVÉ DES QUAIS—POSTES DE SAUVETAGE—CONTRIBUTION POUR LES MATELOTS MALADES—PIGEONS VOYAGEURS—RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES—INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR—LISTE DES PHARES ET DES GARDIENS DE PHARES.

ANNEXE N° I

ETAT GÉNÉRAL des dépenses pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Service.	Montant.	Total.
	$ c.	$ c.
Service océanique et fluvial—		
Entretien et réparation des steamers fédéraux	145,270 75	
Construction d'un nouveau steamer pour remplacer le *Stanley*	143,365 26	
Examen des capitaines et seconds	3,568 24	
Récompenses pour sauvetage de vies	7,049 07	
Enquêtes sur les naufrages	982 17	
Enregistrement des navires	966 48	
Service des marées	5,186 35	
Enlèvement des obstacles gênant la navigation	745 49	
Service postal d'hiver	8,434 70	
Station biologique de la marine	4,709 10	
Commerce d'exportation du bétail	2,757 85	
		323,035 48
Phares et service côtier—		
Appointements et allocations des gardiens de phares	206,592 58	
Agences, loyers et dépenses casuelles	15,618 35	
Entretien et réparations	250,541 00	
Construction de phares	64,705 63	
Service des signaux	6,067 49	
Réparations aux quais	1,392 60	
		544,917 65
Institutions scientifiques, etc—		
Observatoire, Toronto	2,762 18	
Nouvel observatoire, Agincourt	2,222 42	
Service météorologique	68,163 45	
Levés hydrographiques	13,664 97	
		86,813 02
Hôpitaux de la marine—		
Marins malades	34,960 04	
Marins naufragés et dénués de ressources	2,393 25	
		37,353 29
Divers—		
Inspection des bateaux à vapeur		28,035 49
PÊCHERIES.		1,020,154 93
Appointements, etc., des inspecteurs de pêcheries et gardes-pêche	95,278 59	
Pisciculture	34,522 57	
Protection des pêcheries	104,743 27	
Construction de passes migratoires	876 28	
Frais judiciaires et incidents	861 05	
Exposition de produits des pêcheries canadiennes	904 81	
Ostréiculture	4,261 33	
Distribution des primes	5,034 74	
Permis aux navires de pêche des Etats-Unis	395 71	
John S. Hall, C. R.	1,100 00	
Gratifications accordées à Wm. Wakeham $500, veuve F. Ménard $300, John Chisholm $250, Mde R. Muirhead $250, R. N. Vinning $750, juge W. H. Wilkinson, $227 25	2,277 25	
		250,258 59
Dépenses imprévues	6,969 62	
Rapports présentés au parlement	202 33	
		7,171 95
A reporter		1,277,585 47

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Fin.*

Service.	Montant.	Total.
	$ c.	$ c.
Reporté		1,277,585 47
PÊCHERIES—*Fin.*		
Arbitrage de la mer de Behring		3,802 62
Primes de pêche		159,459 00
Gouvernement civil—appointements	61,426 16	
" " dépenses casuelles	11,407 81	
		72,833 97
		1,513,481 06

A. W. OWEN,
Comptable.

F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE Nº 2.

ETAT des recettes du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Service.	Montant.
	$ c.
Revenu casuel (vente de formules de navigation, $103.75; divers, $5768.47)	5,872 22
Service postal des caps	242 42
Steamers fédéraux	12,370 74
Examens, capitaines et seconds	4,486 50
Amendes et confiscations	207 40
Havres, quais et jetées	9,006 61
Inspection du bétail	2,082 52
Brevets de mécaniciens de bateaux à vapeur	910 00
Inspection des chalans de remorque	130 00
	35,308 41

A. W. OWEN,
Comptable.

F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE Nº 3.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE,
TORONTO, 12 octobre 1899.

Major F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le vingt-huitième rapport annuel du service météorologique du Canada pour l'exercice compris entre le 1er juillet 1898 et le 30 juin 1899, avec les annexes A et B, qui sont des rapports sur les observatoires de Québec et de Saint-Jean.

Au 30 juin il y avait 163 personnes rémunérées pour des fonctions qu'elles remplissaient dans le service météorologique. Quelques-unes de ces personnes consacrent tout leur temps aux travaux de ce service; d'autres ne sont payées que pour des fonctions qui n'absorbent qu'une partie de chaque jour; il en est d'autres aussi qui ne sont payées que pour arborer les signaux de tempête.

En outre, il y a 254 observateurs volontaires, répandus dans toutes les parties du pays, qui envoient régulièrement des rapports météorologiques au Bureau Central, et ce sans rémunération. Le patriotisme dont font preuve ces observateurs est digne de tout éloge, et je tiens à les remercier ici pour les précieux services qu'ils nous rendent.

Depuis la publication de mon dernier rapport annuel les postes suivants ont été établis:—

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Classe II.—Nelson, A. H. Holdich.
" II.—Vancouver, A. Ufford.
" II.—Clinton, J. E. N. Smith.
" II.—Kelowna, F. E. R. Wollaston.
" II.—Atlin, Robert Patrick.
" II.—Prairie de Matasqui, W. S. Maher.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Classe I.—Factorerie d'York, Alex. Milne.
" I.—Creck-aux-Moustiques, A. M. McCaskill.
" II.—Lac Tagish, H. Keenan.
" II.—Selkirk, George Service.
" II.—Red-Deer, Robert Gray.
" II.—Colles, A. R. Vickery.
" II.—Saskatoon, Thos. Copeland.
" II.—Lac-aux-Grues, D. N. Andrews.
" III.—Collines Boueuses, J. Nutter.
" III.—Saltcoats, F. W. Anglin.
" III.—Didsbury, J. B. Detwiler.
" III.—Innisfail, H. George.
" III.—Coutts, J. G. Brymner.
" III.—Sterling, Thos. Brandley.
" III.—Estevan, E. H. Scott.

Manitoba.

Classe II.—Hillview, F. N. Stevenson.
" III.—Sources Claires, W. O. Laing.

Ontario.

Classe I.—Guelph, J. B. Reynolds.
" II.—N. Sister Rock, W. Weightman.
" II.—Meaford, Rév. D. J. Caswell, B.D.
" II.—Mines de Roy, Roy Sweeney.
" II.—Gosfield S., H. Smith.
" II.—Moulins de Dalhousie, Rév. James Mackinnon.
" II.—Listowel, T. Male.
" III.—Lyndoch, John Dowswell.
" III.—Uxbridge, John J. Reditt.
" III.—Pentanguishene, W. R. Johnston.
" III.—Port-Burwell, M. J. Burwell.

Le poste de Barkerville a été porté de la classe II à la classe I, et le même changement a été fait à New-Westminster.

Les postes de Spence et de Zurich, Ontario (classe II) ont été abolis, par suite de l'impossibilité dans laquelle les observateurs se trouvaient de faire rapport régulièrement.

Les départements d'Agriculture d'Ontario, du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique ont continué à nous fournir des données météorologiques et se sont employés activement à nous assurer le concours d'observateurs volontaires.

Bureau Central.

C'est avec un vif regret que nous avons appris la mort de M. J. W. Carroll, qui était entré dans le service en 1880 et qui avait toujours et fidèlement rempli ses devoirs comme calculateur. M. Carroll, qui était malade depuis assez longtemps, est mort presque subitement le 8 d'août.

M. F. N. Denison, qui faisait partie du personnel du Bureau Central, a été nommé pour agir comme aide de M. E. B. Reed, météorologiste à Victoria, C.-B., ses connaissances en fait de pronostics le rendant tout à fait compétent pour remplir cette charge. La seule addition au personnel a consisté dans la nomination de M. W. D. Allan, et afin de pouvoir faire face au travail du bureau, qui va toujours en augmentant, il nous faudra encore de l'aide.

La publication des rapports annuels, de la revue météorologique mensuelle et des bulletins de la température, mensuels et quotidiens, a été continuée avec régularité. Les pronostics du temps sont affichés tous les jours à Toronto ainsi qu'en différents autres endroits de la province.

Pronostics et avis des tempêtes.

Comme par le passé, des avis des tempêtes qui approchaient ont été transmis par le télégraphe aux divers ports de lacs et de mer, où des signaux ont été déployés pour avertir les navires.

Pendant les mois d'été les pronostics ont été, comme d'habitude, communiqués chaque jour aux chemins de fer, qui les portaient à la connaissance du public au moyen de disques-signaux placés sur leurs convois. Pendant l'hiver, des avis spéciaux annonçant les tempêtes de neige leur ont été aussi transmis. Des pronostics spéciaux ont été communiqués par le télégraphe et le téléphone, et des données météorologi-

ques devant servir à la solution de litiges et à d'autres fins ont aussi été fournies sur demande.

Les avis de tempêtes ont non seulement été distribués aux 71 postes où des signaux sont déployés, mais de plus ils ont été télégraphiés à 20 postes du service des signaux dans le golfe pour la gouverne des navires passant dans ces parages. Des pronostics pour 36 heures sont aussi télégraphiés à 10 heures de l'avant-midi à plusieurs ports de lacs et de mer, où ils sont affichés et publiés dans la plupart des journaux de l'après-midi. Comme par le passé, des renseignements et des pronostics spéciaux ont été transmis par le télégraphe, tous les matins, à Saint-Jean et à Halifax, d'où des bulletins indiquant le temps qui s'annonçait ont été disséminés dans toute l'étendue des provinces maritimes.

Conformément aux instructions reçues du ministère, des mesures ont été prises au commencement de l'année pour publier, chaque jour, les pronostics du temps et les avis de tempêtes pour la Colombie-Britannique. Cela a nécessité la publication d'un bulletin synoptique bi-quotidien à Victoria, et grâce à la courtoisie du chef du Bureau Météorologique des Etats-Unis, des arrangements ont été faits pour télégraphier à Victoria, deux fois par jour, les rapports de 12 postes météorologiques des Etats-Unis sur la côte du Pacifique. Outre cela, les rapports des postes canadiens dans la Colombie-Britannique sont aussi télégraphiés à Victoria. Il sera ajouté à ces rapports à mesure que les endroits situés plus au nord dans le Yukon et l'Alaska seront mis en communication télégraphique avec Victoria. L'observateur en chef dans la Colombie-Britannique, M. E. Baynes Reed, a été préposé à ce service, avec M. F. N. Denison, comme aide, et les premiers pronostics ont été publiés en novembre 1898. Il se produira sans doute une amélioration sensible dans ces pronostics à mesure que les conditions météorologiques particulières de notre côte du Pacifique deviendront mieux connues, mais il me fait plaisir de dire que déjà le travail accompli est beaucoup apprécié par la population de la Colombie-Britannique.

TABLEAU I.

LE tableau suivant indique le nombre des avertissements qui ont été distribués et la proportion de ceux qui se sont réalisés.

Année.	Nombre total d'avis.	Nombre d'avis qui se sont réalisés.	Pour cent vérifié
1877	743	510	68·6
1878	860	673	78·3
1879	712	591	83·0
1880	889	736	82·8
1881	854	727	85·1
1882	841	658	78·2
1883	1,085	858	79·1
1884	798	663	83·2
1885	830	741	89·3
1886	906	799	88·2
1887	1,093	972	88·9
1888	897	758	84·5
1889	1,126	926	81·3
1890	1,199	987	82·3
1891	1,017	826	81·2
1892	1,161	888	80·7
1893	1,317	1,118	84·9
1894	1,333	1,149	86·2
1895	1,307	1,168	89·4
1896	1,181	1,015	85·9
1897	1,368	1,248	91·2
1898	1,230	1,039	84·5
1899, six mois, du 1er janvier au 30 juin	309	238	77·0

Tableau II.—Service météorologique—Nombre de prévisions données et proportion de celles qui se sont réalisées dans chaque district, chaque mois, de juillet 1898 à juin 1899, inclusivement.

Mois.	Manitoba.					Lac Supérieur.					Baie Georgienne.					Lacs inférieurs.					Vallée de l'Ottawa.				
	Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.			
		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.
1898.																									
Juillet	91	61	21	9	78·6	102	68	29	5	80·9	127	109	10	8	89·8	126	112	11	3	93·3	116	104	8	4	93·1
Août	83	55	19	9	77·7	102	72	23	7	81·9	112	85	18	9	84·0	112	87	21	4	87·1	106	88	11	7	88·2
Septembre	101	58	27	16	70·8	120	70	37	13	73·8	125	86	29	10	80·4	125	89	25	11	81·2	103	77	19	7	84·0
Octobre	88	56	20	12	75·0	94	56	24	14	72·3	110	74	23	13	77·7	113	76	24	13	77·9	94	74	12	8	85·1
Novembre	99	82	10	7	87·9	110	87	15	8	86·0	124	100	19	5	88·3	128	103	21	4	88·7	108	89	6	13	85·2
Décembre	102	79	15	8	84·8	115	92	17	6	87·4	122	89	24	9	82·8	125	98	19	8	86·0	113	81	16	16	78·8
1899.																									
Janvier	84	61	11	12	79·1	85	63	18	4	84·7	101	66	21	14	75·7	107	71	25	11	78·0	90	68	11	11	81·7
Février	84	75	5	4	92·3	88	73	6	9	86·4	96	79	12	5	88·5	97	78	13	6	87·1	91	78	9	4	90·7
Mars	87	51	19	17	69·5	89	63	20	6	82·0	103	67	17	19	73·3	108	69	27	12	76·4	102	71	13	18	76·0
Avril	87	60	22	5	81·6	86	59	21	6	80·8	105	85	13	7	87·2	108	80	19	9	80·9	92	67	11	14	78·8
Mai	89	70	13	6	86·0	93	58	30	5	78·5	111	91	11	9	86·9	111	80	21	10	81·5	94	84	3	7	91·0
Juin	81	44	26	11	70·4	90	62	20	8	80·8	115	89	19	7	85·7	117	93	19	5	87·6	105	88	6	11	86·7
Totaux	1,076	752	208	116	79·6	1,174	823	260	91	81·2	1,351	1020	216	115	83·5	1,377	1036	245	96	84·1	1,214	969	125	120	85·0

TABLEAU II.—SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE—Nombre de prévisions et proportion de celles qui se sont réalisées dans chaque district, etc.—*Suite.*

Mois.	Vallée du haut Saint-Laurent.					Vallée du bas Saint-Laurent.					Golfe.					Provinces maritimes.					Total.				
	Nombre des prévisions.	Réalisées.				Nombre des prévisions.	Réalisées.				Nombre des prévisions.	Réalisées.				Nombre des prévisions.	Réalisées.				Nombre des prévisions.	Réalisées.			
		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.
1898.																									
Juillet	116	104	9	3	84·9	110	87	16	7	86·4	117	90	16	11	83·8	117	88	24	5	85·5	1,022	823	144	55	87·6
Août	103	87	12	4	90·3	98	76	16	6	85·7	100	72	20	8	82·0	107	73	27	7	80·8	923	695	167	31	84·3
Septembre	103	74	18	11	80·6	105	74	19	12	79·5	125	89	24	12	80·8	124	82	28	14	77·4	1,031	699	226	106	78·8
Octobre	95	70	18	7	83·2	93	70	15	8	83·3	95	76	11	8	85·8	106	65	33	8	76·7	888	617	180	91	79·6
Novembre	109	90	10	9	87·2	110	92	11	7	88·6	116	91	14	11	84·5	116	78	28	10	79·3	1,020	812	134	74	86·2
Décembre	114	83	17	14	80·3	110	91	13	6	88·6	107	90	13	4	90·2	123	81	29	13	77·6	1,031	784	163	84	83·9
1899.																									
Janvier	91	70	14	7	84·6	91	74	6	11	84·6	92	70	13	9	83·2	116	77	26	13	77·6	857	620	145	92	80·8
Février	91	76	11	4	89·5	97	83	10	4	90·7	104	91	8	5	91·3	111	92	10	9	87·4	859	725	84	50	89·3
Mars	102	69	19	14	76·9	97	62	20	15	74·2	98	73	9	16	79·1	120	74	34	12	75·8	906	599	178	129	75·9
Avril	90	67	14	9	82·2	88	74	7	7	88·1	89	70	13	6	86·0	95	73	18	4	86·3	840	635	138	67	83·8
Mai	93	79	10	4	90·3	89	73	8	8	86·5	95	72	13	10	82·7	102	80	19	3	87·7	877	687	128	62	85·6
Juin	106	92	8	6	90·6	98	75	18	5	85·7	97	70	19	8	82·0	98	75	17	6	85·2	907	688	152	67	84·2
Total	1,213	961	160	92	85·8	1,186	931	159	96	85·2	1,235	954	173	108	84·3	1,335	938	293	104	81·2	11,161	8,384	1,839	938	83·3

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE DES ÉTATS-UNIS.

Le chef du Bureau Météorologique des Etats-Unis a continué à échanger des rapports avec nous, et je désire reconnaître ici la courtoisie dont il n'a cessé de faire preuve à notre endroit.

BIBLIOTHÈQUE.

Il a été reçu 309 publications durant l'année. C'était pour la plupart des revues et rapports annuels, trimestriels, mensuels, hebdomadaires et quotidiens, venant des principaux observatoires astronomiques, météorologiqnes et magnétiques du monde entier.

PUBLICATIONS.

Sept cent quarante-quatre exemplaires du rapport annuel ainsi que 750 numéros de la Revue Mensuelle de la température et autant du Registre Météorologique Général de Toronto ont été distribués dans toutes les parties du monde. Il a été expédié à diverses personnes au Canada et aux Etats-Unis 550 exemplaires du Bulletin Mensuel de la température, et 70 exemplaires du Bulletin quotidien de la température ont été distribués tous les jours.

SERVICE HORAIRE.

Durant l'exercice expiré le 30 juin 1899, 105 observations horaires ont été faites avec la lunette méridienne ; 265 étoiles ont été observées, et 5 observations solaires ont aussi été faites. L'on a procédé d'après les données contenues dans le *Berliner Jahrbuch.*

L'erreur de collimation de la lunette méridienne a été fréquemment déterminée par des mesurages sur le collimateur et par le renversement sur les étoiles. Cette erreur n'a guerre changé durant l'année. Les erreurs d'azimut et de niveau accusent aussi très peu de changement.

Avec le télescope équatorial le soleil a été tracé sur des cartes pendant une série de 180 jours, sa surface ayant été reproduite sur un diamètre de 4 pouces. L'on a compté 35 jours où aucune tache n'était visible.

Les échanges horaires avec Montréal, Québec et Saint-Jean ont tous été enregistrés sur le chronographe à Toronto. Les erreurs de l'horloge de Toronto et des chronomètres employés par les différents observateurs ailleurs sont calculées d'après les plus récentes observations. L'horloge du temps moyen de l'observatoire de Toronto a, pendant tout le cours de l'année, été ajustée de manière à indiquer le temps absolument exact du 75ème méridien. Voici comment l'on procède pour en arriver à ce résultat: on enlève ou on abaisse le centre de gravité du pendule en plaçant et en enlevant, au besoin, de petits poids de différentes pesanteurs. Cet ajustement se fait sans arrêter l'horloge.

Le temps a été donné toutes les semaines à l'observatoire magnétique d'Agincourt. Les commutateurs-conjoncteurs des horloges du temps sidéral et du temps moyen ont fonctionné d'une manière très satisfaisante, n'ayant eu besoin d'aucun ajustage. Le commutateur-disjoncteur automatique de l'horloge du temps moyen a aussi fonctionné parfaitement bien.

Conformément aux instructions reçues du ministère, des arrangements ont été faits, au commencement de l'année 1998, pour l'installation d'un signal horaire à l'île de l'Homme Mort, Vancouver. L'on avait d'abord décidé de tirer tous les jours, à midi, une cartouche de dynamite, hissée au bout d'un mât et reliée par un fil au bureau de télégraphe du Pacifique, à Vancouver, mais l'on constata subséquemment que le bruit de la ville étouffait le son, et pour cette raison la cartouche a été depuis tirée à 9 hrs. du soir. La cartouche est préparée et mise en place par Wm Jones, gardien du beffroi de la Pointe Brockton, et au moment voulu, un contact électrique est établi au bureau du télégraphe par le télégraphiste en chef, qui règle un chronomètre, fourni par notre bureau, d'après les signaux horaires donnés chaque matin par le

professeur C. H. McLeod au moyen d'un fil direct relié à l'Université McGill, Montréal. La précision du signal dépend par conséquent de trois choses : 1, l'exactitude du temps tel que donné de Montréal; 2, la marche uniforme d'un chronomètre durant 12 heures, de 9 heures de l'avant-midi à 9 heures du soir ; 3, la ponctualité du télégraphiste à Vancouver. L'on se propose d'installer sous peu un canon à la place de la cartouche de dynamite, attendu que le bruit d'un canon se fera probablement mieux entendre. Lors de ma visite à Vancouver, l'été dernier, l'on m'a informé que le signal horaire donnait pleine satisfaction aux personnes intéressées dans la marine marchande et au public en général.

Le tableau suivant fait voir la différence entre le temps vrai et celui donné par les divers observateurs. Le signe + indique que le temps tel qu'envoyé des différents observatoires est en avance sur le temps vrai.

Le temps vrai est obtenu en prenant la moyenne arithmétique des temps tels que déterminés à Toronto et à Montréal.

—	Toronto.	Montréal.	Québec.	St-Jean.
1898.	Secondes.	Secondes.	Secondes.	Secondes.
7 juillet	−0·21	+0·21	−0·92	−0·04
26 "	−0·17	+0·17	−1·28	+3·22
29 août	−0·12	+0·12	+1·15	+0·65
22 septembre	−0·33	+0·33	+1·16	+0·18
25 octobre	−0·05	+0·05	−0·76	+0·06
16 novembre	−0·39	+0·39	+0·24	+0·15
15 décembre	−0·12	+0·12	+0·19	+0·50
29 "	−0·18	+0·18	+0·23	+1·43
1899.				
12 janvier	−0·26	+0·26	−0·27	+0·29
30 "	−0·26	+0·26	+0·45	−0·44
16 février	−0·35	+0·35	+3·09	−0·20
28 "	−0·22	+0·22	+2·61	+1·67
17 mars	−0·44	+0·44	−0·33	+0·70
30 "	0·00	0·00	−0·50	+1·18
14 avril	−0·13	+0·13	+0·49	−0·09
28 "	−0·19	+0·19	+0·55	+0·59
12 mai	−0·18	+0·18	+0·26	+1·06
26 "	−0·24	+0·24	+0·43	+1·59
9 juin	+0·06	−0·06	+0·62	+0·32
23 "	−0·01	+0·01	−0·02	....

INSPECTION DES POSTES.

Quarante sept postes ont été inspectés par B. C. Webber, qui a fait rapport que les baromètres avaient été nettoyés et ajustés à tous les endroits où c'était nécessaire, et que les instruments avaient été inspectés et éprouvés. A Paspébiac, l'on n'a pas jugé à propos de construire un nouvel abri pour le tambour, mais à Gaspé un mât convenable et un hangar pour tambour ont été érigés sur une pointe de terre commandant l'entrée du havre. A Percé, les pêcheurs demandent qu'une seule lampe soit allumée la nuit pour annoncer l'approche d'un vent modéré, et que les deux lampes soient allumées seulement lorsqu'une forte tempête s'annoncera, afin que, dans les cas où il ne s'agira que d'un vent peu violent, ils puissent, s'ils le désirent, laisser leurs bateaux à l'eau. A Tignish, Sunmerside, Port Hood et Port-Hastings, les nouveaux observateur sont été initiés à leurs devoirs. A Souris, le mât a été placé sur le promontoire commandant le quai, position beaucoup plus favorable. A Charlottetown, les instruments ont été transférés des édifices du gouvernement provincial à la maison de l'observateur ; la position est aussi bonne te plus commode. A Liscomb, la situation du mât à signaler est la meilleure sous otus rapports que l'on puisse obtenir. Il faudrait un nouveau mât à Port-Hastings.

A Sydney, l'anémomètre est beaucoup usé. A Saint-Jean, Terreneuve, un anémomètre électrique a été mis en place. A Shippegan, l'industrie de la pêche a été transférée récemment au village proprement dit, de sorte que l'emplacement du signal commande maintenant le mouillage. A Bathurst, tout était en mauvais ordre et dénotait une négligence grossière. A Port-Hope, le mât se trouve maintenant sur le quai des bateaux à vapeur, endroit beaucoup plus favorable que celui où il était auparavant.

Je ne vois pas l'utilité du signal établi à Pictou, mais les habitants de la ville ne veulent pas qu'il soit enlevé. Un petit poteau, placé au sommet de la gare du chemin de fer, tient maintenant lieu de mât à Deseronto. A Kingston, l'anémomètre, qui est très peu exposé aux vents, est devenue inutile. Le nouveau mât à signaux ne laisse rien à désirer. A Port-Dalhousie, à Goderich et à Amhurstburg, la couleur du mât a été changée en blanc, de rouge sale qu'elle était. Les mâts à Port-Colborne à Port-Burwell et à Port Dover s'en vont en ruine. La tour de l'anémomètre à Port-Stanley a une bien meilleure apparence depuis qu'on y a appliqué deux couches de peinture blanche. Le mât, à Kincardine, est passablement détérioré. A Midland, le mât est en très mauvais état ; de plus la vue en est presque entièrement cachée, du côté du havre, par un grand élévateur, et les navires qui passent en dehors du port ne peuvent le voir. L'on se propose d'ériger un autre mât sur le promontoire au sud de la ville,—le conseil nous ayant généreusement concédé un emplacement,—et le mât en question sera placé de manière à ce que tous les marins puissent le voir.

Trois postes ont été inspectés par M. H.V. Payne, qui a fait rapport qu'à Parry-Sound tous les instruments étaient en bon ordre, et que les observations étaient bien faites. Ordre avait été donné de peinturer le mât à signaux de tempêtes et le hangar. A Collingwood, tout était en bon ordre. A Owen-Sound, il faudra bientôt peinturer le mât. Les signaux étaient en bon ordre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. F. STUPART,
Directeur.

ANNEXE A.

OBSERVATOIRE DE QUÉBEC,
QUÉBEC, 31 août 1899.

Au Directeur
du Service Météorologique,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice 1898-99.

Les observations météorologiques ont été prises chaque jour à l'observatoire, à l'exception des températures bi-horaires, qui ont été, comme d'habitude, enregistrées à la citadelle.

Le temps vrai a été donné aux marins et au public en général, comme par le passé. L'heure exacte a aussi été donnée aux horlogers et à d'autres personnes, presque tous les jours, par le téléphone. De plus, plusieurs chronomètres ont été réglés à cet observatoire-ci.

Les réparations aux bâtiments que j'avais l'honneur de vous signaler, l'année dernière, comme étant nécessaires, ont été effectuées dans le cours de l'été de 1898.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ARTHUR SMITH,
Directeur.

ANNEXE B.

OBSERVATOIRE DE SAINT-JEAN,
SAINT-JEAN, N.-B., 4 octobre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur l'observatoire de Saint-Jean pour l'exercice 1898-99.

Les observations météorologiques qui constituent la routine de la station principale ont été continuées sans aucun changement.

La publication du bulletin quotidien de la température a été beaucoup étendue, et cependant l'on peut à peine suffire aux demandes. Les rapports reçus des postes sur la côte, et indiquant l'état du temps, sont publiés dans le bulletin et sont très utiles pour les navigateurs; les pronostics sont aussi d'une grande utilité pour les marins et tous ceux qui sont intéressés dans les changements de la température. Des renseignements nous sont fréquemment demandés avant que le bulletin puisse être envoyé.

Les pronostics de l'avant-midi sont transmis à Saint-Martin, où ils sont affichés au bureau de téléphone. L'on continue à téléphoner les avis de tempêtes à Saint-Martin et à déployer des signaux au phare de Quaco.

Le bulletin quotidien de la température ainsi qu'un rapport des conditions météorologiques locales sont publiés par tous nos journaux quotidiens.

Les demandes de renseignements sont très fréquentes, et une grande partie de notre temps est consacrée à y répondre.

Le signal horaire a été donné tous les jours en laissant tomber la boule horaire, comme d'habitude, à 1 heure de l'après-midi, temps local.

Les observations des étoiles, avec la lunette méridienne, pour la correction des erreurs et de la marche des horloges de l'observatoire, ont été continuées comme par le passé.

Dans le cours du mois de mai, l'horloge autrefois employée pour indiquer le temps sidéral a été démontée, réparée d'un bout à l'autre et munie d'un commutateur disjoncteur pour la transmission automatique des signaux horaires. Elle marche maintenant d'après le temps vrai du 75ième méridien.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. L. HUTCHINSON,
Directeur de l'observatoire de Saint-Jean.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

TORONTO, 13 octobre 1899.

Au major F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport de cet observatoire pour l'exercice clos le 30 juin 1899.

Depuis mon dernier rapport, les instruments photographiques magnétiques ont été transférés de l'ancien observatoire en pierre de Toronto au nouveau bâtiment érigé près du village d'Agincourt, Ont. Le nouvel observatoire, dont la construction a été commencée en juin et terminée au commencement de septembre, se compose de deux parties, une cave en pierre circulaire et une construction s'élevant au-dessus du sol et reposant sur une solide fondation. La cave a 19 pieds de diamètre, les murs ont 2 pieds d'épaisseur, le plancher est en béton et le toit est couvert de feutre et de gravier; sur des piliers en pierre noyés dans du béton jusqu'à une profondeur de 6

pieds en dessous du plancher sont placés les instruments de photographie automatiques, savoir, le déclinomètre pour enregistrer les changements dans la direction de l'aiguille magnétique, et les instruments à force bifilaire et verticale pour enregistrer respectivement les changements dans les composants horizontaux et verticaux du magnétisme de la terre. La construction au-dessus du sol, qui communique avec la cave au moyen d'un escalier, est divisée en deux pièces. Dans la plus grande de ces pièces seront faites les déterminations magnétiques absolues, des piliers ayant été construits pour y placer les instruments nécessaires, et une ouverture ayant été ménagée dans le toit pour faire des observations avec la lunette méridienne; l'autre pièce, qui sert de bureau, sera chauffée par un poêle en cuivre.

Le plus graud soin a été apporté daus le choix des matériaux. Toutes les pierres employées ont été approuvées pour constater l'effet magnétique, et l'on ne s'est servi que de clous et d'attaches en cuivre ou en zinc.

Les premières observations ont été faites au nouvel observatoire le 10 de septembre, et dès le 1er d'octobre tous les instruments se trouvaient établis dans leur nouvelle position, et tout marchait bien. Les résultats déjà obtenus font voir que les données différeront peu de celles recueillies à l'ancien observatoire, et une comparaison très attentive a été faite avant de démonter les anciens instruments d'observations à l'œil, à Toronto.

Tout indique que le nouvel observatoire répondra parfaitement au but pour lequel il a été érigé, et il y a tout lieu de croire que la série d'observations, à Agin court, sera virtuellement une continuation de l'ancienne et importante série d'observations faites à Toronto. Toutes les photographies seront envoyées, pour être développées, à l'observatoire de Toronto, qui continue à être le bureau central du service météorologique du Canada.

M. Menzies, qui réside à Agincourt, s'occupe des affaires de routine. Il est chargé de tenir les lumières allumées, de changer les papiers photographiques, etc. Il fait aussi, toutes les semaines, la détermination de la déclinaison absolue ainsi que de l'inclinaison, mesure les ordonnées horaires de toutes les traces, et les enregistre dans les livres réservés pour cela. C'est moi qui ai ajusté les divers instruments et qui ai fait la détermination des données obtenues ainsi que les diverses déterminations de la force horizontale.

Au printemps de 1898, il nous a été possible de louer une maison dans le village pour M. Menzies, et le bail a été, le 1er d'avril dernier, renouvelé pour deux ans. Il est tout probable, cependant, qu'à l'expiration du bail actuel, le propriétaire voudra reprendre possession de son logement. Il serait par conséquent à propos de construire une maison convenable sur le terrain dépendant de l'observatoire. Le préposé de l'établissement aurait ainsi plus de facilités pour remplir ses devoirs et serait en position de voir à ce que le bâtiment ne soit pas endommagé et à ce que les instruments ne soient pas dérangés par les vagabonds et les gamins. La maison actuellement louée est située à environ un mille de l'observatoire, et durant l'hiver et au commencement du printemps les chemins de la campagne sont presque impraticables. L'observatoire a été visité par le président de l'Université de Toronto, le principal de l'Ecole des Sciences Pratiques et les officiers de la Société Astronomique et Physique de Toronto, et tous ont déclaré que le bâtiment ne laissait rien à désirer.

Après l'installation du séismographe à l'observtoire, le professeur Milne, secrétaire du comité de l'Association Britannique chargé de faire des investigations séismologiques, m'a fait savoir que son comité désirait placer un instrument près de la côte ouest du Canada. L'on était prêt à fournir l'instrument, mais il n'y avait pas de fonds pour payer un observateur. Il fut par conséquent décidé de placer le séismographe en charge de notre observateur météorologique à Victoria, M. Reed, et depuis le mois de septembre dernier celui-ci a obtenu d'excellents résultats, qui ne le cèdent en rien à ceux obtenus avec l'instrument de Toronto.

Dans le rapport imprimé du Comité Séismologique de l'Association Britannique, qui a siégé, cette année, à Douvres, on lit ce qui suit relativement aux études séismologiques en Canada : " Les fonds nécessaires pour l'achat de l'instrument de Toronto ainsi que son installation et son entretien, de même que pour l'installation d'un séismographe à Victoria, ont été fournis par le gouvernement fédéral. Les excellents résultats obtenus à ces postes, entre autres choses, jettent de la lumière sur les chan-

gements qui se produisent le long des côtes Est et Ouest du Canada. Ils ont déjà attiré l'attention des savants, et porteront sans doute d'autres gouvernements à suivre cet exemple. "

Après que les instruments magnétiques eurent été transférés à Agincourt, l'ancien observatoire en pierre est devenu vacant, et durant l'automne dernier une petite annexe y a été ajoutée et divers changements ont été faits à l'intérieur, et depuis le mois de décembre les bureaux du service météorologique se trouvent concentrés dans l'enceinte de ses murs. Le bâtiment en bois de charpente et en crépi qui avait servi de bureau depuis 1878 a été converti en résidence pour le directeur et forme un logement très joli et très confortable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. F. STUPART,
Directeur.

ANNEXE Nº 4.

SERVICE DES SIGNAUX,
BUREAU DU SURINTENDANT,
QUÉBEC, 7 novembre 1899.

M. F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel sur ce service pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Comme les années précédentes, nous avons reçu des stations du bas du fleuve et du golfe Saint-Laurent des rapports faisant connaître la température, le vent, l'état et le mouvement des glaces pendant les mois d'hiver et de printemps, et pendant la saison de navigation les navires qui ont été signalés aux stations en descendant et en remontant.

Du 1er au 20 avril, trois rapports ont été obtenus et transmis a aux *Boards of Trade* de Montréal, Saint-Jean, N.-B., et Québec, à la Chambre de Commerce de Halifax, aux journaux de Montréal et de Québec, à l'agent du département, Québec, à la douane et à l'agent d'immigration, aux agents des lignes de paquebots, aux propriétaires de remorqueurs, aux pilotes en amont et en aval de Québec, ainsi qu'à MM. H. Fry et Cie, agents des Lloyds à Québec.

A partir du 21 avril et pendant toute la saison de navigation des rapports ont été reçus chaque jour et transmis aux adresses ci-dessus, et, en outre, aux commissaires du havre de Sydney-Nord.

Le directeur en chef du service de quarantaine à la Grosse-Ile reçoit aussi des renseignements complets au sujet de la température, du vent et de l'arrivée de tous les transatlantiques et navires étrangers.

Le médecin de la quarantaine stationné à Rimouski reçoit également avis de l'arrivée des paquebots-poste, avec indication de la station et de l'heure où ils ont été tout d'abord signalés.

Comme les années précédentes, notre bureau a renseigné, à partir du 13 avril, les agents préposés à Anticosti, aux Iles de la Madeleine, Meat-Cove, C. B., à Cap-Ray et Cap-Race, Terreneuve, ainsi qu'à Saint-Pierre Miquelon, sur la température, le vent, la condition et le mouvement des glaces dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pour la gouverne des bâtiments qui venaient demander information.

Des renseignements sur la température, le vent et la glace aux environs d'Anticosti, des Iles de la Madeleine, de Meat-Cove, de l'île Saint-Paul et de Cap-Ray sont aussi transmis en mars, à la Pointe-aux-Esquimaux, pour l'information des pêcheurs de phoques.

De la station de quarantaine de la Grosse-Ile ont été signalés tous les navires transatlantiques, pour l'information des hommes d'affaires intéressés dans le commerce maritime.

Cala n'a rien coûté au ministère, attendu que les dépêches ont été expédiées à Québec par la ligne télégraphique de l'Etat.

DERNIERS NAVIRES PARTIS—1898.

26 novembre 1898—Départ du dernier paquebot-poste, le steamer *Lake Ontario.*
26 novembre 1898—Départ des steamers *Montrose* et *Norman.*
29 novembre 1898—Départ du steamer *Guildhall.*

PREMIERS ARRIVAGES—1899.

22 avril 1899.—Arrivée du premier steamer *Saint-Marnock*

23 avril 1899.—Arrivée des steamers *Dominion* et *Fremona.*

En vertu d'un arrêté ministériel en date du 6 juin 1899, l'on s'est dispensé des services de M. H. J. McHugh, surintendant du service des signaux, les devoirs auxquels ce dernier vaquait ayant depuis été remplis par l'agent du ministère, avec l'aide de M. Henry McGreevy.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,
Agent du ministère de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE A.

Rapport *sur les mouvements de la glace, etc., dans le détroit de Belle-Isle et sur la côte de Terreneuve, tels que notés par l'agent du ministère à Belle-Isle, au Cap Bauld, au Cap Norman et à l'Ile Greenly.*

BELLE-ISLE.

9 décembre 1898.—Trois montagnes de glace ont été aperçues, une à la hauteur du cap Norman, une au nord-ouest et l'autre à la hauteur des îles White. Le vent, durant ce mois, a été la plupart du temps ouest-nord-ouest. Le 31, une assez grande quantité de glace est arrivée du nord-est.

1er au 15 janvier 1899.—Cette partie du mois a été très froide, le thermomètre marquant de 5° à 20° au-dessous de zéro. De grands vents ont aussi régné. Détroit plein de glace partout. Le vent a parfois atteint une vitesse de 75 milles à l'heure. Du 15 au 31, le temps n'a pas été aussi froid, mais de grands vents ont soufflé, principalement de l'ouest à ouest-nord-ouest. Détroit rempli de vastes nappes de glace d'un bout à l'autre. Trois montagnes de glace visibles d'ici.

Du 1er au 6 février le temps a été très froid. Le détroit était partout plein de glace. Les vents prédominants ont été ceux de O.-N.-O. Du 6 au 15, le temps a été froid, avec de grands vents de O.-N.-O. et de la neige. Le détroit était plein de glace, et il y avait très peu d'espace de dégagé. Vers la fin du mois, la glace est devenue très épaisse par suite du temps froid.

Mars.—Le détroit a été rempli de glace épaisse pendant tout le cours de ce mois. Durant la première partie du mois, le temps a été clair, et les vents de O.-N.-O ont prédominé. Ensuite, le détroit a été encombré de glace très épaisse, et les vents ont soufflé principalement du nord-est. Un grand nombre de montagnes de glace ont été aperçues durant ce mois.

Avril.—Pendant tout le cours de ce mois, le détroit a été encombré de glace épaisse, nul navire aurait pu le traverser dans un sens ou dans l'autre. Un steamer de pêche au phoque a été aperçu en dehors de l'extrémité est de la glace, le 22 d'avril. Pendant 21 jours, des vents du nord au nord-est ont soufflé, ce qui a eu pour effet de refouler la glace dans le détroit. Le 15 du mois, une immense masse de glace ainsi que plusieurs vastes montagnes de glace ont passé au sud ; 44 montagnes de glace en vue.

Mai.—Du 1er au 8 de ce mois, de grands vents ont soufflé, leur vitesse ayant atteint parfois 70 milles à l'heure. Le détroit était couvert d'épaisse glace du nord; et l'on ne pouvait voir d'espace libre nulle part; 47 montagnes de glace en vue.

Depuis 37 ans que je remplis les fonctions d'aide et de gardien, je n'ai jamais vu le détroit aussi encombré de glace qu'il l'a été l'hiver et le printemps derniers. A peine pouvait-on apercevoir un lac çà et là; ce n'était ni plus ni moins qu'une mer de glace solide. Le détroit est resté obstrué jusqu'au 24 de ce mois, alors que des vents de l'ouest se sont élevés et que la glace s'est mise en mouvement vers l'est. Le 28, il y avait de l'eau libre entre cet endroit-ci et la côte du Labrodor.

2 juin—Le steamer *Neptune*, capitaine Blandford, se dirigeant vers Blanc-Sablon, avec des pêcheurs, a été le premier navire à traverser le détroit. Le 5, le détroit était libre à l'ouest, et jusqu'à environ 20 milles à l'est. Le 6, la goélette *Fidelle*, venant des îles Change, est arrivée pour débarquer des pêcheurs. A rapporté qu'elle avait quitté les îles Change le 11 avril, pour se rendre ici, et que ces îles avaient toujours été depuis obstruées. Sur la côte, à l'est, il y avait partout de la glace, et la population était menacée de famine. Le 18, un steamer de la ligne Dominion, descendant, a traversé le détroit.

CAP BAULD, TERRENEUVE.

Comme il est dit dans des rapports précédents, la distance entre Belle Isle et ici n'est que de 14 milles, et les observations sur le vent, la température, etc., varient très peu avec celles qui sont faites en ce dernier endroit. La première neige est tombée le 6 octobre 1898.

Novembre.—Pendant ce mois, le temps a été beau et clair, les vents du sud ayant prédominé. Il n'est tombé de la neige qu'une seule fois.

Décembre—Il est tombé beaucoup de neige durant ce mois. La glace a fait son apparition le 14.

Janvier 1899—Pendant la première partie de ce mois, le temps a été très froid; ensuite, le temps a été assez doux. Il n'est tombé de la neige qu'en deux occasions.

Février—Pendant la première partie de ce mois, le temps a été clair et beau. Il est tombé très peu de neige; 28 montagnes de glace ont été aperçues d'ici durant le mois.

Mars—Pendant la première partie de ce mois, le temps a été très beau, les vents de l'ouest-nord-ouest ayant prédominé. Du 12 au 23, le temps a été très mauvais, avec vents violents du nord-est. Pendant le reste du mois, le temps a été beau. De 8 à 15 montagnes de glace ont été aperçues ici tous les jours durant ce mois.

Avril—Environ 20 montagnes de glace ont été aperçues tous les jours ici durant ce mois.

Mai—Un très grand nombre de montagnes de glace ont été aperçues ici durant ce mois, soit à peu près 40 tous les jours.

Juin—A peu près 25 montagnes de glace ont été aperçues tous les jours ici durant ce mois. Le 14, sept goélettes ont traversé de l'autre côté. Le 16, le premier steamer descendant a été signalé. Le 18, un autre steamer descendant a été signalé. Le 19, plusieurs goélettes sont arrivées ici.

CAP NORMAN.

6 octobre 1898.—Il est tombé de la neige pour la première fois, vent du nord-est. Il est tombé de la neige six fois. Les vents du nord-est ont prédominé pendant tout le cours de ce mois. De 2 à 3 montagnes de glace aperçues tous les jours.

Novembre 1898.—Il est tombé de la neige quatre fois durant le mois. Les vents du nord-est ont prédominé. Du 1er au 20, à peu près une montagne de glace aperçue journellement.

Décembre 1898.—Il est tombé une grande quantité de neige pendant ce mois. Vents variables; la première glace a fait son apparition le 13. Environ 2 montagnes de glace aperçues tous les jours.

Janvier 1899.—Il est tombé de la neige à plusieurs reprises. Le vent d'est a prédominé. Glace peu épaisse et impénétrable sur la côte pendant tout le cours du mois. A peu près une montagne de glace aperçue chaque jour.

Février 1899.—Il est tombé de la neige presque tous les jours durant ce mois. Les vents du nord-ouest et du nord-est ont prédominé. Glace épaisse et impénétrable sur la côte pendant tout le cours du mois. A peu près une montagne de glace apercue tous les jours.

Mars 1899.—Il est tombé de la neige 9 fois. Les vents du nord-ouest et du nord-est ont prédominé. Glace épaisse et impénétrable pendant tout le cours du mois. A peu près 2 montagnes de glace aperçues chaque jour.

Avril 1899.—Il est tombé très peu de neige durant ce mois. Jusqu'au milieu du mois, les vents d'est ont prédominé ; ensuite, vent d'ouest. Glace épaisse et impénétrable pendant tout le cours du mois. A peu près une montagne de glace aperçue chaque jour.

Mai 1899.—Il est tombé très peu de neige durant ce mois. Vents invariables. Glace épaisse et impénétrable sur la côte pendant tout le cours du mois. De 4 à 6 montagnes de glace aperçues journellement.

Juin 1899.—Le 14 de ce mois, la glace a disparu ; environ 7 montagnes de glace aperçues tous les jours.

Iles Greely—1898-1899.

La première neige est tombée le 11 octobre. La première glace s'est formée le 1er janvier 1899. A partir de cette date le détroit a été rempli de glace épaisse, plus ou moins pénétrable, jusque vers la fin de mai, alors que la glace a complètement disparu. Aucuns phoques aperçus cette année.

J'ai l'honnenr d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN U. GREGORY,
Agent du ministère de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE B.

INDICATIONS du thermomètre à Belle-Isle, du 1 janvier 1899 au 31 mars 1899.

Date.	Degrés.	Date.	Degrés.	Date.	Degrés.
1899.		1899.		1899.	
1er janvier	17	1er février	21	1er mars	16
2 "	22	2 "	15	2 "	19
3 "	14	3 "	21	3 "	9
4 "	2	4 "	14	4 "	8
5 "	17	5 "	4	5 "	12
6 "	12	6 "	4	6 "	27
7 "	7	7 "	0	7 "	15
8 "	0	8 "	3	8 "	14
9 "	14	9 "	18	9 "	3
10 "	17	10 "	2	10 "	6
11 "	8	11 "	4	11 "	7
12 "	8	12 "	6	12 "	3
13 "	5	13 "	6	13 "	17
14 "	4	14 "	12	14 "	18
15 "	5	15 "	14	15 "	10
16 "	8	16 "	4	16 "	1
17 "	13	17 "	8	17 "	16
18 "	18	18 "	3	18 "	17
19 "	8	19 "	4	19 "	14
20 "	10	20 "	8	20 "	20
21 "	19	21 "	3	21 "	14
22 "	20	22 "	4	22 "	20
23 "	8	23 "	4	23 "	17
24 "	7	24 "	29	24 "	32
25 "	22	25 "	32	25 "	29
26 "	7	26 "	10	26 "	31
27 "	3	27 "	9	27 "	26
28 "	15	28 "	16	28 "	18
29 "	9			29 "	25
30 "	10			30 "	27
31 "	14			31 "	28

Température la plus basse en janvier 1899, 2 janvier; température la plus haute, 25 janvier. Température la plus basse en février, 1er et 3 février; température la plus haute, 25 février. Température la plus basse en mars, 14 mars; température la plus haute, 24 mars.

Le tout respectueusement soumis,

MICHAEL COLTON,
Gardien de phare.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,
Agent du ministère de la Marine et des Pêcheries.

STATION DE SIGNAUX DE HALIFAX.

CITADELLE, HALIFAX, 14 août 1899.

A M. J. PARSONS,
Agent, Marine et Pêcheries,
Halifax, N.-E.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous envoyer un relevé du nombre de navires qui ont été signalés à cette station pendant les douze mois terminés au 30 juin 1899.

J'ai à faire rapport que le service a été accompli d'une manière satisfaisante malgré les fréquents changements opérés dans le personnel préposé aux signaux suivant les exigences du régiment. Il n'y a pas de doute que le service serait meilleur s'il y avait un signaliste permanent à Camperdown. Votre attention a été attirée sur ce sujet dans le dernier rapport annuel. Ce signaliste devrait être un civil, de préférence un ancien employé de bâtiment de guerre qui pourrait apprendre aux signalistes du régiment à identifier les navires et à communiquer avec eux au moyen du code international de signaux.

Les diagrammes illustrés du code de signaux ont été publiés depuis que le rapport pour le dernier exercice vous a été transmis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. B. ROBERTS, major, I. R.
Surintendant des signaux.

PORT D'HALIFAX, N.-E.,

NAVIRES signalés durant

	Vaisseaux de guerre anglais.			Vaisseaux de guerre étrangers.			Steamers, 1re classe.			Steamers, 2e classe		
	Passés.	Arrivés.	Signalés.	Passés.	Arrivés.	Signalés.	Passés.	Arrivés.	Signalés.	Passés.	Arrivés.	Signalés.
1898.												
Juillet	0	0	0	0	0	0	0	26	26	6	56	62
Août	0	3	3	0	1	1	0	14	14	4	69	73
Septembre	0	4	4	0	0	0	2	19	21	9	64	73
Octobre	0	7	7	0	0	0	3	21	24	5	57	62
Novembre	0	1	1	0	0	0	7	19	26	0	65	65
Décembre	0	2	2	0	0	0	4	34	38	0	70	70
1899.												
Janvier	0	1	1	0	0	0	5	46	51	5	42	47
Février	0	0	0	0	0	0	2	30	32	1	46	47
Mars	0	0	0	0	0	0	1	30	31	3	42	45
Avril	0	1	1	0	0	0	7	29	36	3	48	51
Mai	0	2	2	0	0	0	5	51	26	2	49	51
Juin	0	6	6	0	0	0	8	18	26	5	67	72
Totaux	0	27	27	0	1	1	44	307	351	43	675	718

N.B.—Outre les voiliers signalés, il en est arrivé durant la nuit un grand nombre

SERVICE DES SIGNAUX.

l'exercice clos le 30 juin 1899.

Navires à trois mâts carrés.			Barques.			3 mâts goélettes avec mât de foc gréé en carré.			Bricks.			Brigantins.			Goélettes à 3 mâts ou portant des signaux particuliers.			Totaux mensuels.		
Passés.	Arrivés.	Signalés.	Passés.	Arrivés.	Signalés.	Passés.	Arrivés.	Signalés.	Passés.	Arrivés.	Signalés.	Passés.	Arrivés.	Signalés.	Passés.	Arrivés.	Signalés.	Passés.	Arrivés.	Signalés.
0	1	1	2	10	12	0	2	2	0	0	0	1	3	4	3	8	11	12	106	118
0	0	0	1	9	10	1	4	5	0	0	0	0	0	0	1	5	6	7	105	112
1	1	2	4	6	10	0	0	0	0	0	0	2	0	2	4	6	10	22	100	122
0	0	0	0	2	2	1	1	2	0	0	0	0	1	1	1	5	6	10	94	104
0	0	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	1	2	3	1	3	4	11	91	102
0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	3	4	5	109	114
0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	1	1	0	1	1	10	91	101
0	0	0	0	0	0	0		1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	3	79	82
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	5	5	8	79	87
0	2	2	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	4	4	10	91	101
0	0	0	0	8	8	0	0	0	1	2	3	0	0	0	0	2	2	8	84	92
0	0	0	3	6	9	0	3	3	0	0	0	0	3	3	0	3	3	16	106	122
1	4	5	12	44	56	2	12	14	1	5	6	4	16	20	11	46	57	122	1135	1257

dont on n'a pas tenu compte.

H. B. ROBERTS, major, I.R.,
Surintendant des signaux.

ANNEXE No 5.

BUREAU DES EXAMINATEURS DE CAPITAINES ET SECONDS.

HALIFAX, N.-E., 12 décembre 1899.

Au Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du bureau des examinateurs de capitaines et seconds, du 30 juin 1898 au 30 juin 1899—fin du dernier exercice.

Le bureau a eu, pour des fins d'examen, les réunions suivantes :—

Au port de Halifax	10 fois
" " de Saint-Jean	6 "
" " de Yarmouth	2 "
" " de Québec	1 "
Total	19 fois

Il y a eu aussi 3 examens à Victoria, C. B., devant l'examinateur résidant à ce port, les problèmes n'ayant été au préalable soumis pour être examinés et approuvés.

A Halifax, il y eu 9 demandes de certificat de capitaines au long cours et 19 demandes pour certificats de compétence au cabotage. Huit capitaines au long cours et seize capitaines de cabotage ont reçu des certificats. Il y a eu 7 demandes de certificats de seconds pour la navigation au long cours et 3 pour le cabotage, et tous ont été accordés.

A Saint-Jean, il y a eu 4 demandes de certificats de capitaines au longs cours et 1 pour le cabotage. Quatre capitaines au long cours et un capitaine de cabotage ont obtenu des certificats. Douze demandes de certificats de seconds au long cours ont été faites, et huit ont été agréées.

A Yarmouth, il y a eu 2 demandes de certificats de capitaines au longs cours, et deux de certificats de seconds ; deux capitaines et un second ont reçu des certificats.

A Québec, deux candidats ont demandé des certificats de second au long cours et tous deux ont réussi.

A Victoria, il y eut 4 demandes de certificats de seconds au long cours ; 3 des candidats ont reçu leurs certificats.

Durant l'année, il y a eu 15 demandes de certificats de capitaines au long cours et 27 de certificats de seconds ; 14 capitaines et 21 seconds ont réussi. Vingt demandes de certificats de compétence comme capitaine de cabotage ont été adressées au bureau des examinateurs, et trois de certificats de seconds ; 17 capitaines et 3 seconds ont reçu leurs certificats.

Trois certificats de service ont été accordés par le bureau de Halifax à des capitaines de cabotage et 4 certificats ont été renouvelés.

Le nombre total des certificats accordés par le ministère de la Marine et des Pêcheries, y compris les certificats de compétence, de service et les renouvellements, sur demande faite au bureau des examinateurs à Halifax, a été de 62, et il a été perçu des honoraires s'élevant à $675.

A Saint-Jean, le membre résidant du bureau examine les aspirants au cabotage et fait rapport directement au ministère, tout comme les examinateurs du cabotage aux autres ports.

Parmis les candidats mentionnés il y en a qui se sont présentés pour la deuxième ou troisième fois, après avoir échoué. Tout candidat peut, cependant, subir une deuxième épreuve sans être obligé de payer un honoraire additionnel.

Je suis d'opinion qu'il est très désirable dans l'intérêt du commerce et pour la sûreté de la navigation que le niveau des examens pour juger des aptitudes des aspirants aux certificats de compétence comme capitaines ou seconds dans le cabotage soit élevé aussitôt que possible.

En 1898, conformément aux instructions que j'avais reçues du ministère, j'ai rédigé un nouveau code de règles et règlements pour ces examens, code qui contient, entre autre choses, les problèmes et les questions sur la navigation que j'ai jugées nécessaires.

Le nouvel examen que je proposais n'était guère plus difficile que celui prescrit pour le deuxième second d'un navire au long cours. Jene sais pas encore s'il a été mis à l'étude.

A l'heure qu'il est, les capitaines et les officiers employés sur les steamers à passagers qui font le service entre les ports canadiens et les Bermudes, la Jamaïque, Demerara, etc., ou quelqu'un des ports des Antilles ou de l'Amérique du Sud, ainsi que les officiers attachés aux grands navires à vapeur qui transportent des passagers à Boston et à New-York, ne sont tenus de passer que l'examen autorisé pour le même grade d'fficier sur une goélette gréée de long en long, employée à transporter des marchandises d'un port à l'autre sur notre côte. Le second doit trouver la latitude par l'altitude méridienne du soleil, relever un objet par le compas, déterminer la position du navire par des relèvement sur la carte, tracer sa route par le compas, et déterminer la distance parcourue de tout point de départ donné.

Le capitaine n'a pas d'autre problème de navigation à résoudre, mais il doit de plus expliquer comment il s'y prendrait pour contrecarrer l'effet d'un courant et trouver la distance parcourue vers un certain point dans un temps donné.

Les aptitudes exigées de ces officiers sont par conséquent très inférieures.

Les progrès du siècle ont apporté beaucoup de perfectionnements dans l'art de la navigation, et l'on exige des officiers attachés aux grands steamers transportant des passagers beaucoup plus de connaissances pratiques qu'autrefois, et un plus grand soin est nécessaire à cause du haut degré de vitesse maintenue par quelques-uns des steamers sur la côte, le risque des abordages par les temps de brume augmentant graduellement d'année en année par suite du nombre croissant des navires qui circulent sur les eaux.

Les hommes en charge des grands steamers à passagers qui font le cabotage les conduisent souvent à une grande vitesse au milieu de la brume, prenant pour admis que la position supposée du navire est correcte, bien qu'aucune occasion ne se soit présentée de vérifier la chose.

Cet excès de confiance a été la source de nombreux accidents qui ont entraîné de sérieuses pertes pour les armateurs et les compagnies d'assurances, et, dans plusieurs cas, la destruction du bagage des passagers.

Il est à propos que les steamers soient conduits avec précaution le long de notre côte par les temps de brume, et pour éviter tout accident la vitesse doit être diminuée. Le plomb devrait être constamment employé à sonder, vu qu'une ligne de sondages aidera le capitaine à fixer la position de son navire d'une manière plus exacte que si la sonde n'est jetée que de temps à autre.

Bien que le terme "cabotage" soit employé dans les règles et règlements, je ferai remarquer ici que le certificat obtenu après ce maigre examen est aujourd'hui jugé suffisant pour permettre à un officier non seulement de prendre charge ou de servir à bord du plus grand des steamers à passagers naviguant sur nos côtes, mais encore de faire des voyages, comme ceux dont je viens de parler, aux Antilles et sur la côte Est de l'Amérique du Sud, voyages qui, à mon avis, devraient être considérés sous tous rapports comme étant de long cours.

Les navires qui font ce service ne se tiennent guère en vue de la côte, mais sont la plupart du temps à plusieurs milles de terre.

L'on voit par conséquent que la position du navire doit être constatée journellement par l'observation ou par l'estime.

Si le soleil ou les étoiles apparaissent, la longitude devrait être trouvée par le chronomètre. Ce problème n'est pas inclus dans l'examen.

Lorsque le soleil est obscurci, la position du navire doit être déterminée par l'estime, c'est-à-dire par la route et la distance parcourues depuis le midi précédent. A cette fin, la déviation du compas sur les différentes routes suivies devrait être connue et appliquée, vu que les diverses influences pertubatrices affectant les compas des navires en fer ou en acier sont un facteur très important à prendre en considération.

Les commandants de grands steamers en fer ou en acier sont obligés de surveiller constamment les mouvements de leurs compas,afin de constater le degré d'attraction exercée sur ceux-ci, et d'être ainsi en mesure de faire la part voulue des erreurs sur tout changement de route. A l'heure qu'il est, le programme des examens pour le cabotage n'exige aucunes connaissances sur ce sujet.

Je crois devoir encore une fois attirer l'attention du ministère sur la nécessité qui s'impose de cesser de décerner des certificats de service.

Ceux qui peuvent avoir droit à ces certificats ont eu amplement de temps pour en faire la demande depuis l'année 1882.

Il a été souvent très difficile pour ceux qui demandaient ces certificats de fournir des preuves de leur services, soit comme capitaine ou comme second, selon le cas, antérieurement au 1er janvier 1883.

Dans quelques cas, il est connu que ces officiers n'ont pas été en mer depuis des années, et ils ne sont pas par conséquent au courant des changements dans les règles et règlements régissant la navigation sur les eaux du Canada, outre qu'ils possèdent très peu de connaissances nautiques.

Lorsque l'un d'entre eux est nommé capitaine à bord d'un navire, il est quelquesfois obligé d'avoir recours à l'aide d'un officier compétent.

Je suis aussi d'opinion que les certificats de capitaines et d'officiers de bateaux traversiers à passagers devraient être limités aux eaux sur lesquelles on se propose de faire le service, et l'examen devrait porter sur les dangers spéciaux qui pourraient se rencontrer sur telle ou telle route particulière ; sinon, les candidats devraient être tenus de subir l'examen ordinaire pour l'obtention de certificats pour les steamers à passagers naviguant sur les eaux de l'intérieur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. H. SMITH,
Président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds.

ANNEXE N° 6.

EXPORTATIONS DE BÉTAIL

ANNEXE N° 6.

EXPORTATIONS DE BÉTAIL.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal pendant le mois de mai 1899.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bêtes à cornes. Gras.	Bêtes à cornes. Reproducteurs.	Bêtes à cornes. Total.	Bêtes à cornes. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des Etats-Unis en entrepôt.
	1899.									$ cts.					liv.	liv.		
1	4 mai	Lake Ontario	Liverpool					273		5 80	34						13	
2	4 "	Grecian	Glasgow					350		6 25	20						15	
3	4 "	Montevidean	Londres	126				349		9 37	70						20	132
4	5 "	Amarynthia	Glasgow					246		3 69							10	160
5	6 "	Ikbal	Liverpool					697		10 46							28	583
6	6 "	Numidian	"					400		7 15	23						17	99
7	7 "	Lord Charlemont	Cardiff					157		2 36							6	
8	7 "	Merrimac	Bristol					361		8 22	56						17	200
9	9 "	Sarmatian	Glasgow	601				303		7 56							15	75
10	9 "	Kastalia	"	163				298		6 19	18						14	228
11	11 "	Sedgmore	Liverpool					704		10 56							28	451
12	11 "	Fremona	Newcastle					300		4 50							12	90
13	12 "	Devona	Londres					328		7 17	45						16	239
14	13 "	Scotsman	Liverpool					669		12 24	44						30	
15	14 "	Montfort	Bristol					359		8 14	55						17	106
16	17 "	Rosarian	Londres	45				248		3 95							10	136
17	17 "	Tritonia	Glasgow	486				300		8 68	35						16	100
18	17 "	Lake Superior	Liverpool					148		5 77	71						10	
19	17 "	Georgian	"					818		13 22	19						33	250
20	17 "	Cervona	Londres					250		5 30	31						12	250
21	19 "	Virginian	Liverpool					560		8 40							23	36
22	20 "	Memnon	Londres					300		4 50							12	300
23	20 "	Orcadian	Glasgow					297		5 23							12	70
24	21 "	Melrose	Bristol					308		4 62							12	
25	21 "	Manchester City	Manchester					606		9 09							24	156
26	23 "	Sardinian	Glasgow	349				300		6 25							13	144
27	24 "	Brazillian	Londres					78		5 22	81						8	36
28	24 "	Lord Iveigh	Cardiff	152				300		5 26							14	
29	24 "	Salacia	Glasgow	450				303		6 89							15	230

30	25 "	Pinemore	Liverpool					970		14 55							39	279
31	26 "	Bellona	Newcastle					260		3 90							10	
32	28 "	Alcides	Glasgow					284		4 26							11	135
33	30 "	Monteagle	Bristol					360		6 95	31						16	200
34	30 "	Pomeranian	Glasgow	347				305		8 37	41						16	15
35	31 "	Escalona	Newcastle					160		2 40							6	
36	31 "	Concordia	Glasgow	493				28		2 89							3	28
		Total pour mai, 1899		3,365				12,983		245 36	674						573	4,728
46		Même date, 1898		309				15,563		318 51	1,669							698
39		" 1897		2,736				18,073		284 89	1,530							
37		" 1896		5,918				14,827		252 09	2,184							
37		" 1895		4,450				15,887		521 11	1,997							

POPE ET MORGAN,
Inspecteurs.

MONTRÉAL, 31 mai 1899.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal pendant le mois de juin 1899.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bêtes à cornes. Gras.	Bêtes à cornes. Reproducteurs.	Bêtes à cornes. Total.	Bêtes à cornes. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des Etats-Unis en entrepôt.
	1899.									$ cts.					Liv.	Liv.		
37	1er juin	May Park	Londres	153				252		4 55							11	51
38	1er "	Ma'ches'r Enterprise	Manchester					585		8 78							24	
39	1er "	Hurona	Londres					385		9 03	65						19	
40	3 "	Laurentian	Liverpool					784		13 87	41						34	
41	3 "	Lake Ontario	"					118		2 72	19						16	
42	3 "	Monterey	Bristol	169				367		6 36							15	
43	6 "	Assyrian	Glasgow	771				345		10 14	22						18	15
44	6 "	Mount Royal	Londres					656		11 34	30						28	317
45	8 "	Ikbal	Liverpool					697		10 46							28	72
46	10 "	Numidian	"							1 90	38						3	
47	11 "	Montrose	Bristol					579		13 89	104						31	
48	13 "	Sarmatian	Glasgow	1,553				313		15 37	58						23	59
49	14 "	Iona	Londres	294				344		11 63	100						19	
50	15 "	Montevidean	"					77		1 16							3	51
51	15 "	Merrimac	Bristol	134				401		6 69							17	17
52	15 "	Amarynthia	Glasgow					246		3 69							10	100
53	15 "	Ismore	Liverpool					805		12 08							32	48
54	17 "	Scotsman	"					675		10 93	16						28	
55	17 "	Lord Charlemont	Cardiff	250				198		4 22							9	
56	18 "	Georgian	Liverpool					838		12 62	1						33	
57	21 "	Lake Superior	"					300		5 30	16						13	
58	21 "	Fremona	Newcastle					304		4 56							12	
59	21 "	Devona	Londres	216				299		8 82	65						15	150
60	22 "	Rosarian	"					78		1 17							3	
61	22 "	Grecian	Glasgow	816				305		8 78	3						16	15
62	22 "	Kastalia	"	150				303		6 10	16						14	170
63	22 "	Maplemore	Liverpool					787		11 81							31	201
64	23 "	Montfort	Bristol					409		9 49	67						21	
65	24 "	Ottoman	Liverpool	1,027				718		15 91							33	
66	25 "	Manchester Trader	Manchester					391		5 87							16	103
67	27 "	Buenos Ayrean	Glasgow	618				310		8 64	18						16	150
68	28 "	Roman	Liverpool	1,431				568		15 68							29	230
69	28 "	Lake Huron	"					124		1 86							5	

70	29 "	Torr Head	Belfast	....	....	....	....	....	....	0 10	2	....	....	....	....	....	1	....
71	29 "	Salacia	Glasgow	457	....	....	....	307	....	6 90	....	....	....	....	....	....	12	170
72	29 "	Virginian	Liverpool	....	....	....	....	664	....	9 96	....	....	....	....	....	....	27	270
73	29 "	Sedgmore	"	....	....	....	....	634	....	9 51	....	....	....	....	....	....	25	444
74	29 "	Monteagle	Bristol	176	....	....	....	405	....	11 00	81	....	....	....	....	....	22	290
75	30 "	Cervona	Londres	261	....	....	....	283	....	11 41	117	....	....	....	....	....	19	241
		Total pour juin		8,470	17	....	....	15,854	....	324 24	879	....	....	....	4,043,487	1,399,427	731	3,074
		Antérieurement signalés		3,365	....	....	....	12,983	....	245 36	674	....	....	....	3,264,690	1,047,015	573	4,728
		Total jusqu'à ce jour		11,865	....	....	....	28,837	....	569 60	1,553	....	....	....	7,308,177	2,446,442	1,304	7,802
85	....	Même date 1898		2,682	....	....	....	28,899	....	591 72	2,894	....	....	....	....	....	....	1,723
81	....	" 1897		6,566	....	....	....	37,011	....	588 19	3,032	....	....	....	....	....	....	*
71	....	" 1896		9,066	....	....	....	28,780	....	477 22	4,715	....	....	....	....	....	....	*
70	....	" 1895		18,720	....	....	....	29,830	....	1,082 10	4,440	....	....	....	....	....	....	*

* Aucuns non admis.

POPE ET MORGAN,
Inspecteurs.

MONTRÉAL, 30 juin 1899.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal pendant le mois de juillet 1899.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bêtes à cornes. Gras.	Bêtes à cornes. Reproducteurs.	Bêtes à cornes. Total.	Bêtes à cornes. Perdus.	Droits perçus	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des États-Unis en entrepôt.
	1899.									$ c.								
76	1er juillet.	Sardinian	Liverpool					432		7 18	14						19	
77	1er "	Memnon	Londres	180				300		5 40							13	
78	2 "	Lord Iveigh	Cardiff	168				300		5 44							13	
79	2 "	Alcides	Glasgow					38		0 57							2	
80	2 "	Manchester City	Manchester	597				565		11 47							25	
81	4 "	Pomeranian	Glasgow					312		5 63	19						14	115
82	6 "	Brazillian	Londres	129				64		1 61							3	64
83	6 "	Pinemore	Liverpool					863		12 95							35	391
84	6 "	Monterey	Bristol	257				373		9 65	55						18	200
85	6 "	Lakonea	Glasgow					274		4 21	2						11	100
86	6 "	Bellona	Newcastle					260		3 90							10	
87	7 "	Hurona	Londres	163				333		10 16	87						19	172
88	8 "	Laurentian	Liverpool	744				318		8 49							16	16
89	9 "	Manchester Port	Manchester	497				619		11 78							27	100
90	11 "	Orcadian	Glasgow					314		4 71							13	
91	12 "	Milwaukee	Londres	152				340		8 16	46						17	300
92	13 "	Ikbal	Liverpool					705		10 58							29	199
93	13 "	Tritonia	Glasgow	395				302		8 31	36						16	100
94	13 "	Montrose	Bristol					449		8 84	42						21	294
95	14 "	Escalona	Newcastle					161		2 42							6	
96	15 "	Numidian	Liverpool					161		2 05	41						3	
97	16 "	Mary Park	Londres	495				233		5 97							11	67
98	16 "	Ma'ches'r Enterprise	Manchester					581		8 72							23	51
99	18 "	Sarmatian	Glasgow	234				338		6 24							15	77
100	20 "	Amarynthia	"					301		4 57	1						12	100
101	20 "	Ismore	Liverpool					803		12 05							32	277
102	20 "	Georgian	"					732		15 63	93						33	217
103	22 "	Scotsman	"					519		7 78							21	
104	23 "	Mount Royal	Londres	1,654				389		20 86	135						31	221
105	26 "	Montevidean	"					77		1 15							3	
106	26 "	Lake Superior	Liverpool					137		6 31	85						10	
107	26 "	Iona	Londres	463				254		9 63	70						15	
108	27 "	Grecian	Glasgow	361				311		7 52	21						15	15

109	27 "	Montfort	Bristol					408		7 82	34						18	
110	27 "	Kastalia	Glasgow					337		6 00	19						15	99
111	27 "	Lord Charlemont	Cardiff					250		3 75							10	
112	28 "	Maplemore	Liverpool					764		11 53							31	
113	29 "	Ottoman	"	1,069				620		14 65							30	
114	30 "	Fremona	Newcastle					308		4 62							12	
		Total pour juillet		7,558	47			14,689	30	298 20	800	2			3,902,900	1,229,530	736	3,275
		Antérieurement signalés		11,835	17			28,837	35	569 60	1,553				7,308,177	2,446,442	1,304	7,802
		Total jusqu'à ce jour		19,393	64			43,526	65	867 80	2,353	2			11,211,077	3,675,972	2,040	11,077
132		Même date, 1898		7,993				48,885			3,665							4,343
129		" 1897		22,302				56,647			4,788							*
112		" 1896		19,254				44,499			5,959							*
110		" 1895		42,892				44,627			6,642							*

* Non admis.

MONTRÉAL, 31 juillet 1899.

POPE ET MORGAN,
Inspecteurs.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal pendant le mois d'août 1899.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bêtes à cornes. Gras.	Bêtes à cornes. Repro-ducteurs.	Bêtes à cornes. Total.	Bêtes à cornes. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des États-Unis en entrepôt.
	1899.									$ cts.					Liv.	Liv.		
115	1er août	Buenos Ayrean	Glasgow	75				305			2						13	
116	2 "	Rosarian	"	426				30									3	
117	2 "	Roman	Liverpool	1,371				456			39						26	
118	2 "	Devona	Londres	46				342			108						21	
119	3 "	Manchester Trader	Manchester					208									8	
120	3 "	Monteagle	Bristol	375				353			76						19	
121	3 "	Lake Huron	Liverpool	165				109									5	
122	3 "	Sedgmore	"					362									14	
123	4 "	Virginian	"					328									13	
124	6 "	Alcides	Glasgow					287									11	125
125	8 "	Pomeranian	"	1,219				311									18	
126	8 "	Lord Iveigh	Cardiff	171				300									13	
127	10 "	Memnon	Londres	308				284									13	
128	10 "	Lakonia	Glasgow	20				305			18						14	125
129	10 "	Philadelphian	Liverpool					830			16						34	
130	10 "	Laurentian	"	552				523									23	
131	10 "	Monterey	Bristol	171				383			129						21	
132	11 "	Manchester City	Manchester	219				100									5	
133	13 "	Pinemore	Liverpool					910									36	
134	13 "	Hurona	Londres	804				211			75						17	
135	16 "	Brazillian	"	1,164				60									8	
136	16 "	Tritonia	Glasgow	278				306			35						15	125
137	17 "	Bellona	Londres					263									10	
138	17 "	Sardinian	Glasgow	339				312			22						15	
139	17 "	Ikbal	Bristol					448			1						18	
140	19 "	Cambroman	Liverpool							1 05	21						2	
141	22 "	Sarmatian	Glasgow	435				309		8 36	31						16	
142	23 "	Cervona	Londres	715				221		10 75	77						16	
143	24 "	Amarynthia	Glasgow					296		4 44							12	159
144	24 "	Milwaukee	Londres	1,229				499		14 64	20						26	
145	26 "	Manr. Enterprise	Manchester	64				578		8 99							23	
146	26 "	Scotsman	Liverpool					669		10 99	19						28	
147	27 "	Mary Park	Londres	610				199		6 04							11	

148		Grecian	Glasgow	511				313		7 25							15	
149		Lac Superior	Liverpool					182		3 73	20						8	
150		Maplemore	"					440		6 60							31	
151		Kastalea	Glasgow					296		5 44	20						9	125
152		Montfort	Bristol	150				386		9 49	59						14	
		Total pour août		11,417				12,714		287 32	790				3,865,915	932,510	609	559
		Signalés 31 juillet 1899		19,393				43,526		867 80	2,353				11,211,077	3,675,972	2,040	11,077
		Total jusqu'à ce jour		30,810				56,240		1,155 12	3,143				15,076,992	4,608,482	2,649	11,636
176		Même date, 1898		14,110	78			59,580	56	1,180 13	4,312							4,533
174		" 1897		29,118				75,176	206	1,405 22	6,309							8,942
156		" 1896		41,393				62,312		1,145 24	7,255							
147		" 1895		72,341				60,216		2,529 89	8,281							

POPE et MORGAN,
Inspecteurs.

Montréal, 31 août 1899.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal pendant le mois de septembre 1899.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bêtes à cornes. Gras.	Bêtes à cornes. Reproducteurs.	Bêtes à cornes. Total.	Bêtes à cornes. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des Etats-Unis en entrepôt.	Expédiés à Québec. Bêtes à cornes.	Expédiés à Québec. Moutons.
	1899.									$ c.			Liv.	Liv.				
153	1er sept	Iona	Londres	88				240		8 14	82				15			
154	2 "	Ottoman	Liverpool	1,099				170		8 05					30		606	
155	3 "	Montevidean	Londres	1,011				127		6 96					10			
156	4 "	Mount Royal	"	1,657				521		16 10					28			
157	5 "	Buenos Ayrean	Glasgow	340				288		7 12	22				14			
158	6 "	Roma	Liverpool	340				430		8 15					31		669	779
159	7 "	Monteagle	Bristol	149				401		8 71	39				20			
160	7 "	Salacia	Glasgow	321				250		6 11	15				12			
161	7 "	Fremona	Newcastle					301		4 52					12			
162	8 "	Virginian	Liverpool					701		10 52					28			
163	8 "	Devona	Londres	770				161		9 27	60				10			
164	9 "	Lake Huron	Liverpool	715				43		4 22					5		* 671	
165	10 "	Rosarian	Londres	1,322				101		8 14					10			
166	13 "	Pomeranian	Glasgow					301		4 52					12			
167	13 "	Lake Ontario	Liverpool							0 90	18				2			
168	14 "	Montrose	Bristol					846		10 14	69				23			
169	14 "	Laconia	Glasgow					292		4 58	4				12	57		
170	15 "	Manchester Trader	Manchester	814				255		7 90					14			
171	16 "	Lord Iveigh	Cardiff	150				305		5 33					13			
172	17 "	Torr Head	Belfast							0 95	19				2			
173	19 "	Sardinian	Glasgow					306		5 64	21				15			
174	21 "	Monterey	Bristol					400		9 05	61				20			
175	21 "	Pinemore	Liverpool					584		8 76					37		342	
176	21 "	Tritonia	Glasgow					306		5 19	12				13			
177	21 "	Manchester Port	Manchester	654						3 27					3			
178	21 "	Memnon	Londres	935				226		8 07					13			
179	22 "	Brazillian	"	2,124				40		11 22					11			
180	22 "	Hurona	"					254		6 56					14			
181	22 "	Philadelphian	Liverpool					683		12 15					30			
182	23 "	Cambroman	"					84		1 26					3			
183	23 "	Lord Charlemont	Cardiff	289				219		4 73					10			
184	23 "	Bellona	Newcastle					261		3 92					11			
185	26 "	Sarmatian	Glasgow	168				308		7 31	37				15			

186	28 "	Amarynthia	Glasgow					250		3 75					10			
		Total pour septembre		12,948				9,254		231 21	552		3,413,100	908,910	508	57	2,888	779
		Signalés 31 août 1899		30,810				56,240	70	1,155 12	3,143	6	15,076,992	4,608,482	2,649	11,636	342	
		Total jusqu'à ce jour		43,758				65,494		1,386 33	3,695		18,490,092	5,517,392	3,157	11,693	3,230	779
214		Même date, 1898		21,447				72,421			4,909				4,961	1,059		
220		" 1897		42,423				91,396			7,938				10,356			
194		" 1896		56,789				75,075			8,858				None	2,059		
188		" 1895		112,165				75,870			9,832							

* A bord du *Sedgmore*.

MONTRÉAL, 30 septembre 1899.

POPE ET MORGAN,
Inspecteurs.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal pendant le mois d'octobre 1899.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bêtes à cornes. Gras.	Bêtes à cornes. Reproducteurs.	Bêtes à cornes. Total.	Bêtes à cornes. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des Etats-Unis en entrepôt.	Expédiés à Québec. Bêtes à cornes.	Expédiés à Québec. Moutons.
	1899.									$ c.								
187	3 oct.	Cervona	Londres	170				240		9 35	98				14			
188	4 "	Grecian	Glasgow	257				303		6 78	19				14			
189	4 "	Lake Superior	Liverpool	224				167		5 58	39				10			
190	5 "	Ottoman	"	1,131				724		19 02	50				35			
191	5 "	Montfort	Bristol	287				372		10 87	77				19			
192	5 "	Kastalia	Glasgow					300		5 30	16				13			
193	7 "	Mary Park	Londres	2,136				243		14 33					19			
194	8 "	Manchs'tr Enterprise	Manchester	200				440		7 60					18			
195	11 "	Iona	Londres	87				244		7 50	68				13			
196	11 "	Maplemore	Liverpool					661		9 92					26			
197	11 "	Buenos Ayrean	Glasgow					269		4 03					11			
198	12 "	Montevidean	Londres	170				224		4 21					10			
199	12 "	Monteagle	Bristol	150				407		7 70	17				19			
200	12 "	Salacia	Glasgow	294				300		5 97					13			
201	14 "	Roman	Liverpool	1,233				696		16 61					33			
202	15 "	Virginian	"					731		10 97					29			
203	17 "	Lakonia	Glasgow	81				300		6 36	19				14	52		
204	17 "	Escalona	Londres					160		2 40					6			
205	18 "	Pomeranian	Glasgow	359				151		6 36	46				12			
206	19 "	Fremona	Londres					470		7 05					19			
207	19 "	Montrose	Bristol	170				451		13 57	119				28			
208	20 "	Rosarian	Londres	758				165		6 27					9			
209	21 "	Sedgemore	Livetpool					143		2 15					25		467	
210	21 "	Alcides	Glasgow					284		4 26					11			
211	26 "	Monterey	Bristol	150				427		14 91	155				23			
212	26 "	Tritonia	Glasgow	730				300		9 40	25				17			
213	28 "	Pinemore	Liverpool					321		5 17	7				37		596	
214	28 "	Cambroman	"					84		1 36	2				4			
215	31 "	Lord Iveigh	Cardiff	161				302		5 34					13			
		Total pour le mois		8,848				9,879		230 34	757		3,434,019	730,290	514	52	1,063	
		Signalés 30 sept. 1899		43,758				65,494		1,386 33	3,695		18,490,092	5,517,392	3,157	11,693	3,230	779

		Total jusqu'à ce jour........	52,606	....	....	......	75,373	....	1,616 67	4,452	....	21,924,111	6,247,682	3,671		4,293
260	....	Même date, 1898	28,900	....	....	.... .	87,540	....	1,727 07	....	....	....	....	4,045	5,261	18,75	1,095
269	....	" 1897................	54,828	....	....	......	106,681	....	....	....	....	....	....	4,045	10,742	14,30	..... .
242	....	" 1896...............	70,112	...	....	......	87,479	....	....	....	....	....	....	......	.....	3,541	3,756
224	....	" 1895...............	171,252	....	....	... ..	88,460	....	....	....	....	....	....	......	.....	......	......

POPE ET MORGAN,
Inspecteurs

MONTRÉAL, 31 octobre 1899

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal pendant le mois de novembre 1899.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bêtes à cornes. Gras.	Bêtes à cornes. Reproducteurs.	Bêtes à cornes. Total.	Bêtes à cornes. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des Etats-Unis en entrepôt.	Expédiés à Québec. Bêtes à cornes.	Expédiés à Québec. Moutons.
	1899.									$ c.								
216	1er nov.	Sarmatian	Glasgow					249		5 59	37				11			
217	1er "	Man. Corporation	Manchester	160				396		6 74					15			
218	2 "	Etoléa	Bristol					250		3 75					10			
219	2 "	Brazillian	Londres	954				175		7 45	1				12			
220	2 "	Memnon	"					324		4 86					13			
221	3 "	Amarynthia	Glasgow					250		3 75					10			
222	5 "	Manchester Trader	Manchester	162				388		6 63					16			
223	5 "	Yola	Londres					239		3 59					9			
224	9 "	Lake Superior	Liverpool					340		5 10					14			
225	10 "	Kastolia	Glasgow					300		4 50					13			
226	11 "	Manchester Importor	Manchester	275				400		7 38					17			
227	12 "	Bellona	Newcastle					266		3 99					11			
228	12 "	Numidian	Londres					224		4 16	16				10			
229	14 "	Grecian	Glasgow					173		2 60					7			
230	15 "	Monteagle	Bristol	745				431		13 29	62				25			
231	19 "	Salacia	Glasgow	123				300		7 22	42				15			
232	19 "	Ottoman	Liverpool	1,109				760		16 94					36			
233	23 "	Lake Ontario	"					31		0 82	7				2			
234	24 "	Laurentian	"	750				469		10 88	2				22			
235	25 "	Cervona	Londres	838				169		11 73	100				16			
236	26 "	Assyrian	Glasgow	555				134		5 79	20				9			
237	28 "	Andoni	Bristol					163		2 45					7			
		Total pour novembre		5,671				6,431		139 21	287		2,025,340	421,590	300			
		Antérieurement signalés		52,606				75,373		1,616 67	4,452		21,924,111	6,247,682	3,671	11,745	4,293	779
		Totaux pour 1899		58,277				81,804		1,755 88	4,739		23,949,451	6,669,272	3,971	11,745	4,293	779

Numéro.	Date.	Années.	Moutons.		Bêtes à cornes.				Droits perçus.	Chevaux.		Cochons.		Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des Etats-Unis.	De Québec.	
			Expédiés.	Perdus.	Gras.	Reproducteurs.	Total.	Perdus.		Expédiés.	Perdus.	Expédiés.	Perdus.					Bêtes à cornes.	Moutons.
									$ c.										
	Novembre	Exportas. totales 1899	58,277	...	...	...	81,804	...	1,755 88	4,739	...	...	...	...	...	...	11,745	4,293	779
298	24 "	" 1898	34,991	481	...	...	99,189	153	1,954 61	5,827	68	...	...	...	...	...	5,719	2,187	1,095
304	24 "	" 1897	60,638	252	...	...	117,247	536	2,381 34	10,051	76	...	...	...	...	...	12,221	1,941	616
242	22 "	" 1896	76,520	438	...	1,436	96,448	485	1,830 18	10,421	78	...	...	...	...	...	...	3,541	3,756
224	25 "	" 1895	210,607	1914	...	2,594	94,972	...	4,955 23	13,303	...	...	...	...	...	...	...	1,401	7,541
229	24 "	" 1894	139,780	...	...	...	88,635	473	3,997 53	5,623	...	...	...	...	...	...	...	...	...
235	22 "	" 1893	3,743	...	...	25	83,322	141	2,297 94	1,666	...	137	1	...	...	...	...	...	...
260	22 "	" 1892	15,914	...	...	19,596	98,731	646	1,984 70	1,739	...	1,262	...	...	...	...	...	...	...

POPE ET MORGAN,
Inspecteurs.

MONTRÉAL, 28 novembre 1899.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Saint-Jean, N-B., dans le cours de la saison 1898-9.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons.		Bêtes à cornes.				Droits perçus.	Chevaux.		Cochons.		Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
				Expédiés.	Perdus.	Gras.	Reproducteurs.	Total.	Perdus.		Expédiés.	Perdus.	Expédiés.	Perdus.			
	1898.									$ c.					Liv.	Liv.	
....	Decembre	....	....	856	4	1,547	....	1,547	28	29 35	37	....	....	....	481,420	147,249	70
	1899.																
....	Janvier...	....	....	319	2	1,284	....	1,284	48	23 38	50	2	....	....	383,812	104,532	49
....	Février...	....	....	149	3	1,372	....	1,372	71	23 74	48	17	....	....	390,605	118,384	59
....	Mars.....	....	....	150	0	2,067	....	2,067	91	35 82	81	....	....	....	588,278	185,800	87
....	Avril.....	....	....	150	3	2,309	....	2,309	7	39 77	87	....	....	....	655,490	199,610	99
		Total..........	....	1,624	12	8,579	....	8,579	245	152 03	303	19	....	....	2,499,605	755,575	364

RELEVÉ du bétail expédié du port d'Halifax, N.-E., dans le cours du mois de décembre 1898.

14	15 déc....	Labrador	Liverpool	....	....	....	....	....	....	0 15	*3	....	....	....	†500	†300	1

*Ces chevaux appartiennent au colonel Anstrathur Duncan, A.R., et ont été expédiés sous les soins d'un palefrenier. †100 liv. de carottes, 100 liv. de son.

DAVID HUNTER,
Gardien du port.

RELEVÉ du bétail expédié du port d'Halifax, N.E., pendant l'année 1899.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons.		Bêtes a cornes.				Droits perçus.	Chevaux.		Cochons.		Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
				Expédiés.	Perdus.	Gras.	Reproducteurs.	Total.	Perdus.		Expédiés	Perdus.	Expédiés.	Perdus.			
	1899.									$ cts.					Liv.	Liv.	
13	30 Jan....	St. John City.......	....	....	....	....	....	....	....	0 10	2	....	....	....	....	....	1

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

RELEVÉ du bétail expédié du port d'Halifax, N.E., pendant le mois d'avril 1899.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons Expédiés.	Moutons Perdus.	Gras.	Reproducteurs.	Total.	Perdus.	Droits perçus.	Chevaux Expédiés	Chevaux Perdus.	Cochons Expédiés.	Cochons Perdus.	Foin.	Grain.	Nombre d'hommes.
15	15 avril...	Scotsman	Liverpool	....	....	....	....	....	....	0 05	*1	....	....	....	Suffisant.	....	......

*Ce cheval appartenait à un officier de l'armée impériale qui s'en retournait dans la Grande-Bretagne

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Charlottetown, pendant le mois d'octobre 1899.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons Expédiés.	Moutons Perdus.	Gras.	Reproducteurs.	Total.	Perdus.	Droits perçus.	Chevaux Expédiés	Chevaux Perdus.	Cochons Expédiés.	Cochons Perdus.	Foin.	Grain.	Nombre d'hommes.
1	26 oct.....	Lake Huron.........	Liverpool	1,593	82	91	....	91	....	9 33	....	....	....	....	19 tonnes.	*630 Bois.	10

*1,098 boisseaux de navets et de betteraves.

H. P. WELSH,
Inspecteur.

ANNEXE

ETAT des dépenses faites par le ministère de la Marine

——	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—						
En amont de Montréal	40,561 28	42,306 69	46,289 05	44,054 01	57,609 16	61,036 47
District de Montréal	23,053 56	25,762 54	21,669 49	22,453 52	22,369 00	31,143 14
En aval de Québec	45,615 35	41,651 73	43,730 61	31,582 75	41,936 00	65,645 00
Nouvelle-Ecosse	46,460 72	56,394 88	43,682 86	76,230 77	67,862 24	100,953 80
Nouveau-Brunswick	20,488 00	23,893 00	27,485 14	20,542 29	23.369 12	29,266 85
Ile du Prince Edouard	...	...	...	...	...	...
Colombie-Britannique	...	...	...	...	...	13,207 09
Construction—						
En amont de Montréal	3,136 15	...	2,976 83	8,770 55	6,940 45	18,999 38
Québec	7,323 75	7,492 59	1,543 06	...	57,818 35	39,303 87
Nouvelle-Ecosse	22,041 42	6,905 80	18,967 23	10,948 31	34,760 12	90,181 79
Nouveau-Brunswick	...	...	11,555 91	8,735 73	9,561 14	16,691 06
Ile du Prince-Edouard	...	...	...	...	...	...
Colombie-Britannique	...	...	...	...	...	...
Steamers fédéraux—						
Québec	69,026 73	37,176 02	34,549 49	59,797 05	47,500 00	51,758 05
Nouvelle-Ecosse	14,778 92	26,603 94	19,759 96	13,139 86	20,999 63	24,999 57
Nouveau-Brunswick	...	...	...	...	...	...
Ile du Prince-Edouard	...	...	...	...	...	...
Colombie-Britannique	...	...	...	...	12,115 96	15,984 72
Examens des capitaines et seconds	...	...	908 12	1,407 66	4,312 07	6,466 18
Expédition à la baie d'Hudson	...	...	...	...	...	...
Enquêtes au sujet des naufrages	...	...	140 00	...	874 00	1,068 89
Hôpital de la marine, Québec	19,977 36	19,221 45	21,618 73	19,823 18	21,000 00	21,000 00
Hôpitaux de marine	1,070 86	15,615 71	15,652 62	15,728 93	53,536 16	27,150 43
Service météorologique	8,200 00	8,950 00	8,950 00	9,379 82	12,618 15	18,830 54
Enregistrement des navires canadiens	...	...	...	...	...	...
Enlèvement des obstacles à la navigation	...	...	2,350 07	1,000 00	...	...
Récompenses pour sauvetage de vies	...	...	...	...	2,284 32	1,975 13
Service des signaux	...	...	...	...	...	...
Inspection des bateaux à vapeur	7,106 93	7,999 00	7,396 96	8,321 00	8,500 00	13,266 00
Levée hydrographique, baie Georgienne	...	...	...	...	...	...
Police riveraine, Montréal	27,445 35	{ 10,238 71	9,323 31	8,030 00	10,000 00	14,453 87
" Québec		{ 12,633 59	9,038 62	9,370 73	10,348 00	18,200 00
Gouvernement civil	15,083 88	18,064 25	19,401 05	20,220 96	22,644 52	25,336 04
Communication par steamers—						
Entre Québec et les provinces maritimes	...	...	...	...	...	...
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	...	...	...	...	...	...
Achat de steamers pour remplacer—						
Le *Glendon*	...	...	...	...	...	...
Le *Lady Head*	...	...	...	...	...	...
Service postal d'hiver (I.P.E.)	...	...	...	...	...	...
Observations des marées	...	...	...	...	...	...
Gratifications	...	...	...	...	...	...
Levés hydrographiques, anse Burrard	...	...	...	...	...	...
Commerce d'exportation du bétail	...	...	...	...	...	...
	371,070 56	360,899 90	367,129 11	389.537 12	518,958 49	706,817 92

N° 8.

depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1899.

1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
60,798 75	71,937 18	68,344 18	65,421 00	73,175 11	74,587 78	65,518 61	65,541 21	71,048 50
20,939 13	15,000 00	12,999 48	15,998 00	15,996 09	14,917 95	16,523 88	14,326 36	21,643 05
102,056 09	110,362 00	98,792 93	89,980 41	96,904 00	93,178 61	96,703 87	89,781 29	91,068 66
114,711 91	114,344 51	145,125 56	128,496 00	132,888 95	120,951 33	116,189 60	128,918 59	137,846 15
53,439 04	60,119 02	62,551 61	50,998 00	58,989 00	57,499 02	61,252 82	63,921 90	66,073 00
3,357 71	12,584 64	13,730 53	11,817 00	16,986 66	12,158 72	15,288 17	12,997 36	16,985 72
18,519 50	15,983 72	17,175 97	15,853 00	18,948 78	15,152 73	15,576 99	17,570 72	17,803 00
24,461 86	14,286 65	13,320 40	16,267 98	7,207 96	11,993 75	13,297 81	14,180 02	13,581 00
41,950 82	19,325 00	24,336 47	12,945 29	12,776 47	4,154 58	7,797 75	7,539 76	3,731 31
51,867 94	43,898 63	42,214 55	25,550 00	13,500 00	17,386 97	7,069 01	7,757 52	13,355 00
31,572 60	8,842 97	17,819 85	7,083 82	12,028 13	22,598 14	4,985 53	4,578 52	2,253 80
....	....	11,829 61	17,752 00	2,504 47	2,560 88	6,074 50	8,150 06	3,092 00
4,353 93	8,799 07	8,477 67	29 66	....	....	....	8,655 39	3,237 90
64,490 00	79,043 70	62,971 49	49,987 66	42,683 00	44,972 79	49,318 93	64,973 00	44,923 98
30,008 99	22,992 62	133,826 08	38,739 39	48,027 00	42,016 53	49,318 93	64,700 00	31,049 74
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	16,241 26	61,782 63	28,933 63	16,332 05	14,429 52	15,139 95	23,911 97
10,555 67	41,796 74	19,156 56	16,095 90	12,193 40	7,460 68	9,733 34	11,788 09	8,504 61
4,520 19	5,696 62	4,672 08	4,050 00	4,249 76	4,250 12	4,253 43	3,888 41	3,982 00
....	....	....	....	....	....	....	....	....
2,313 31	366 00	466 41	342 65	500 00	1,691 00	676 73	310 48	863 19
20,456 45	21,994 75	23,795 85	19,965 97	19,987 50	20,791 77	12,991 23	19,964 33	19,938 12
45,986 87	37,111 67	37,155 72	42,449 55	37,487 10	37,445 57	35,040 00	32,218 94	33,162 45
36,700 59	33,580 00	45,560 03	44,871 38	46,050 24	45,706 13	45,554 51	46,163 54	47,464 07
272 30	1,096 46	412 06	842 14	1,435 10	239 26	257 75	607 43	2,013 28
....	450 00	....	203 00	462 00	305 86	825 00	150 00	1,116 51
4,931 78	3,552 86	2,292 20	1,958 55	4,071 00	2,533 10	2,263 15	1,806 13	2,212 00
1,000 00	....	....	....	....	....	....	....	....
10,291 58	12,200 00	13,081 86	13,073 01	13,228 38	13,076 46	11,854 34	12,211 65	14,835 00
....	....	....	....	....	....	....	....	....
12,370 86	13,395 00	14,090 00	13,524 29	14,062 00	13,462 74	13,131 06	21,953 26	21,994 74
26,526 66	24,500 00	27,136 68	21,482 08	23,498 06	23,023 26	22,094 48	13,497 81	20,221 82
30,087 23	31,326 18	32,789 18	32,304 12	32,682 50	33,610 19	35,083 95	36,447 50	36,789 46
15,000 00	10,000 00	10,000 00	....	....	....	....	....	....
....	....	750 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
845,150 09	844,586 09	970,146 27	820,054 38	786,156 23	755,359 47	723,360 89	761,730 62	774,831 53

ANNEXE

État des dépenses faites par le ministère de la Marine

—	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—					
En amont de Montréal	70,116 68	70,788 27	70,697 89	85,713 98	75,690 74
District de Montréal	22,260 32	22,946 43	23,262 94	33,289 28	16,735 49
En aval de Québec	102,784 99	101,302 35	118,856 94	131,095 29	131,540 80
Nouvelle-Ecosse	150,793 17	142,909 72	137,439 40	143,153 24	117,708 53
Nouveau-Brunswick	75,946 92	86,670 70	92,130 28	76,046 63	96,425 28
Ile du Prince-Edouard	17,907 27	19,059 62	20,218 83	22,282 52	17,852 13
Colombie-Britannique	18,349 06	18,107 54	15,497 76	14,783 75	16,230 43
Cape-Race	...	...	...	...	4,453 25
Construction—					
En amont de Montréal	9,782 27	18,432 63	27,977 42	36,678 16	18,383 20
Québec	9,672 50	3,168 48	4,354 87	5,877 84	1,260 00
Nouvelle-Ecosse	9,422 75	12,489 35	4,352 42	5,905 17	5,330 89
Nouveau-Brunswick	1,022 57	2,868 70	7,667 42	2,421 66	5,280 75
Ile du Prince-Edouard	1,934 49	2,158 60	879 40	...	384 60
Colombie-Britannique	1,005 26	9,830 38	5,223 11	4,942 70	321 84
Imprimeur de la reine	...	...	...	...	26 58
Steamers fédéraux—					
Québec	45,156 13	43,019 13	51,092 98	51,485 03	50,714 52
Nouvelle-Ecosse	37,841 07	27,726 60	42,921 27	30,283 27	32,287 10
Nouveau-Brunswick	...	...	...	24,633 26	14,337 23
Ile du Prince-Edouard	19,680 00	19,539 52	33,962 54	20,927 58	19,987 67
Colombie-Britannique	25,484 00	16,111 83	12,485 07	13,430 69	10,809 07
Département	...	...	...	...	13,288 83
Examens des capitaines et seconds	4,021 20	5,580 79	6,656 44	5,239 28	4,858 98
Expédition à la baie d'Hudson	...	480 69	71,374 69	35,217 10	14,762 61
Enquête au sujet des naufrages	875 64	830 12	385 15	592 63	520 14
Hôpital de la marine, Québec	19,998 53	19,990 34	19,996 68	16,047 95	19,706 96
Hôpitaux de marine	29,880 78	31,401 30	45,371 29	32,229 02	32,545 35
Service météorologique	51,990 25	56,418 16	56,625 40	56,898 33	57,140 74
Enregistrement des navires canadiens	168 84	189 27	237 88	157 13	233 13
Enlèvement des obst. à la navigation	35 80	342 76	2,259 21	1,237 34	4,190 83
Récompenses pour sauvetage de vie	2,534 60	2,614 91	5,221 15	8,147 22	7,363 94
Service des signaux	3,365 33	6,704 17	3,881 05	4,622 00	5,082 17
Inspection des bateaux à vapeur	16,209 00	21,893 28	23,235 04	21,775 57	22,837 80
Levées hydrographiques	77 81	26,745 54	20,454 68	17,759 36	21,592 55
Police riveraine, Montréal	15,798 24	19,021 93	17,683 59	20,933 75	17,413 47
" Québec	22,520 41	22,958 79	20,399 33	22,922 82	22,935 65
Gouvernement civil	37,988 39	38,775 00	29,900 83	30,453 57	37,193 62
Communication par steamers—					
Entre Quebec et les provinces maritimes	...	...	...	...	...
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	...	...	...	...	...
Réparations aux quais	...	...	...	...	...
Achat de steamers pour remplacer—					
Le *Stanley*,	...	...	...	...	...
Le *Glendon*,	395 55	56,164 71	47,238 03	...	...
Le *Lady Head*.	...	...	...	...	...
Service postal d'hiver, I.P.-E.	...	...	...	5,985 42	6,312 93
Observations des marées	...	...	...	...	...
Gratifications	...	...	...	...	...
Levés hydrographiques, anse Burrard	...	...	...	...	...
Commerce d'exportation du bétail	...	...	...	...	...
Levés hydrographiques, baie de Quinté	...	...	...	...	...
Secours aux Canadiens en détresse	...	...	...	...	...
Equipement des navires	...	...	...	...	...
Veuve de feu A. Varner	...	...	...	...	...
McDonald, Frères	...	...	...	...	...
Rapports parlementaires	...	...	...	...	...
Enquête au sujet du canal d'assain. de Chicago	...	...	...	...	...
John McDonald	...	...	...	...	...
Longitude de Montréal	...	...	...	...	...
Station biologique de la marine	...	...	...	...	...
	825,010 82	927,241 61	1,129,901 14	980,120 59	917,557 31

N° 7—*Suite.*

depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1899—*Suite.*

1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
85,588 70	72,721 23	84,035 65	93,180 72	87,033 61	87,598 15	78,090 69	82,541 16
17,510 17	12,285 79	118,750 70	122,471 89	116,531 27	120,404 19	124,348 80	124,763 81
108,278 67	112,690 20						
133,009 92	140,197 15	139,459 56	139,916 83	148,815 26	150,445 26	137,339 73	140,977 53
73,465 49	78,285 79	61,608 91	61,089 31	66,886 69	71,079 46	59,917 96	69,654 46
14,796 62	19,118 51	16,968 80	19,000 46	17,069 98	16,819 64	15,569 39	17,976 67
19,604 63	16,877 12	16,411 49	19,595 22	26,858 68	24,413 27	27,240 77	21,734 18
5,124 20	7,358 01	....	....	....	....	....	....
6,341 97	8,623 76		9,796 28	21,704 05	8,766 62	12,581 15	2,699 40
2,287 86	12,203 06		3,723 14	809 27	10,097 18	4,743 13	3,004 14
5,533 48	6,039 91	23,863 09	4,596 94	1,965 16	4,381 24	3,104 77	4,737 03
1,542 61	2,966 36		208 16	1,845 35	1,271 15	115 45	1,597 80
....	....		410 00	1 56	....	1,604 00	....
5,918 00	1,890 00		14,417 25	9,478 81	2,958 61	6,356 43	180 83
....	40 14		....	....	....	....	....
150,659 19	126,629 33	114,956 20	111,437 03	145,899 61	163,097 46	178,183 97	169,661 64
5,063 96	4,381 04	4,117 83	4,255 24	6,363 88	4,116 99	3,745 33	2,757 29
165 00	....	....	....	....	....	....	....
513 91	516 67	888 94	1,172 77	603 21	643 49	850 81	351 15
18,777 62	18,643 14	10,279 08	751 75	....	....	....	....
30,667 67	33,089 20	31,450 03	33,303 37	34,106 83	35,757 07	38,403 94	38,589 05
59,986 10	58,577 07	58,452 10	62,457 10	67,138 06	64,165 60	66,440 96	64,588 34
897 02	179 21	647 52	1,207 07	462 59	1,476 19	394 00	207 40
2,500 94	3,603 65	5,737 26	3,633 65	2,878 68	1,554 53	202 02	2,217 36
6,825 48	5,503 44	8,150 92	4,952 20	6,398 93	7,432 64	8,014 67	6,591 34
4,441 59	5,092 54	4,976 80	4,700 79	5,014 42	5,040 58	4,668 93	5,311 74
21,430 45	22,213 03	20,989 52	22,183 76	22,736 59	24,386 95	25,961 36	26,385 88
19,424 14	17,808 46	17,969 23	17,677 51	16,451 10	17,542 11	31,461 76	12,653 28
18,725 95	16,948 82	13,164 00	573 80	....	....	....	....
18,553 57	14,698 68	8,620 61	7,279 85	6,161 60	5,436 23	....	....
32,728 78	43,501 96	42,835 78	43,253 67	43,195 31	56,477 23	54,988 88	71,373 82
....	....	....	....	....	....	....	....
....	143,505 60	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	84 90	1,007 67	824 38
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
7,740 25	1,842 47	2,752 67	7,012 70	3,309 44	4,376 96	6,497 03	6,138 18
....	....	244 75	1,888 71	711 59	5,099 17	10,172 61	11,507 24
....	200 00	80 00	1,025 00	....	....	3,261 32	....
....	....	....	1,690 12	2,580 45	....	....	....
....	....	....	520 85	1,411 57	1,711 73	1,350 83	2,268 74
....	....	....	....	....	2,085 45	....	....
....	....	....	....	....	....	....	7 30
....	....	....	....	....	....	....	500 00
....	....	....	....	....	....	....	160 00
....	....	....	....	....	....	....	4,000 00
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
883,250 85	1,023,801 34	807,417 53	885,410 11	861,426 80	898,720 03	905,654 34	895,828 28

ANNEXE N° 7—*Fin.*

ÉTAT des dépenses faites par le ministère de la Marine depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1899—*Fin.*

——	1896.	1897.	1898.	1899.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—				
En amont de Montréal	87,256 28	80,961 06	87,841 22	92,751 23
District de Montréal / En aval de Québec	124,143 66	126,186 00	116,279 88	136,134 79
Nouvelle-Ecosse	123,234 65	124,671 19	126,386 00	65,072 35
Nouveau-Brunswick	63,018 64	56,771 02	67,369 98	128,674 15
Ile du Prince-Edouard	17,988 15	16,429 23	18,112 93	20,589 81
Colombie-Britannique	24,770 44	25,679 52	26,862 03	29,530 20
Cape-Race	....	....	....	....
Construction—				
En amont de Montréal	11,993 84	9,527 84	6,867 69	3,729 62
Québec	3,300 00	296 26	3,649 90	37,838 80
Nouvelle-Ecosse	1,842 94	61 71	4,067 99	3,123 16
Nouveau-Brunswick	200 00	1 60	1,423 34	91 49
Ile du Prince-Edouard	....	452 90	1,409 60	616 96
Colombie-Britannique	225 50	569 99	6,414 19	19,305 60
Imprimeur de la reine	....	....	....	....
Steamers fédéraux—				
Québec / Nouvelle-Ecosse / Nouveau-Brunswick / Ile du Prince-Edward / Colombie-Britannique / Département	145,315 28	136,940 11	117,644 39	145,270 75
Examens des capitaines et seconds	4,062 82	3,536 29	3,335 40	3,568 26
Expédition à la baie d'Hudson	....	19,091 32	27,050 66	....
Enquête au sujet des naufrages	483 98	565 25	312 77	982 17
Hôpital de la marine, Québec	....	....	....	....
Hôpitaux de marine	36,682 96	37,984 71	38,162 56	37,353 29
Service météorologique	66,600 29	67,397 71	64,135 71	73,148 05
Enregistrement des navires canadiens	517 60	531 55	818 33	966 48
Enlèvement des obstacles à la navigation	456 38	631 86	704 17	745 49
Récompenses pour sauvetage de vie	8,004 38	3,955 19	5,081 40	7,049 09
Service des signaux	5,338 76	5,986 12	5,993 88	6,067 49
Inspection des bateaux à vapeur	26,321 27	26,837 83	26,342 29	28,035 49
Levés hydrographiques	15,099 63	12,352 99	15,306 66	13,664 97
Police riveraine, Montréal	....	....	....	....
" Québec	....	....	....	....
Gouvernement civil	....	74,801 37	74,644 05	72,833 97
Communication par steamers—				
Entre Québec et les provinces maritimes	....	....	....	....
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	....	....	....	....
Reparations aux quais	2,644 69	1,795 56	1,618 97	....
Achat de steamer pour remplacer—				
Le *Stanley.*	....	....	....	143,365 26
Le *Glendon.*	....	....	....	....
Le *Lady Head.*	....	....	....	....
Service postal d'hiver, I.P.-E.	7,779 69	21,931 05	9,575 31	8,439 70
Observations des marées	9,627 45	13,166 20	3,081 45	5,186 35
Gratifications	....	....	....	....
Levés hydrographiques, anse Burrard	....	....	....	....
Commerce d'exportation du bétail	2,887 24	....	2,499 80	2,757 85
Levés hydrographiques, baie de Quinté	....	....	....	....
Secours aux Canadiens en détresse	....	....	....	....
Equipement des navires	746 89	....	....	....
Veuve de feu A. Warner	....	....	....	....
McDonald, Frères	....	....	....	....
Rapports parlementaires	291 08	....	....	....
Enquête au sujet du canal d'assain. de Chicago	2,500 00	....	....	....
John McDonald	200 00	243 42	....	....
Longitude de Montréal	....	....	....	....
Station biologique de la marine	....	....	....	5,709 10
	793,634 49	867,772 90	856,192 50	1,102,601 92

ANNEXE No 8.

RELEVÉ des quais sous le contrôle du ministère de la Marine le 30 juin 1899.

Localité.	Gardien du quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du Receveur général.
Ontario.				$ c.
Ile Cockburn	Alfred Monck	30 mai 1889	25 p. 100 des perceptions.	76 97
Goderich	W. Marlton	14 fév. 1894	25 "	381 70
Hilton, Ile St-Joseph, Algoma	E. Stubbs	20 juin 1898	50 "	220 12
Kingsville	A. E. Malott	6 nov. 1895	25 "	37 99
Morpeth	C. Stammers	1er août 1894	25 "	3 06
Port-Rowan	John Collett	2 mai 1898	25 "	
Richard's-Landing, Algoma	R. Armstrong	11 mars 1897	25 "	70 36
Rondeau	W. R. Fellowes	17 déc. 1888	25 "	76 63
Saut Ste Marie	Geo. A. Boyd	9 avril 1897	$112 par mois pendant huit mois durant la saison de navigation	279 87
Southampton	Geo. McVittie	16 août 1895	25 p. 100 des perceptions.	37 25
Summerstown	Under lease			
Thessalon, Algoma	F. Leighfield	28 mai 1897	25 p. 100 des perceptions.	
Wiarton	H. R. A. Eby	10 déc. 1890	25 "	98 50
			Total	1,282 45
Québec.				
Agnès	L. A. Roy	27 nov. 1891	25 p. 100 des perceptions.	
Anse Saint-Jean	F. Savoie	13 mars 1895	25 " *	
Baie Saint-Paul	Vacant		25 "	
Baie Saint-Paul, pile isolée	A. Simard	25 août 1891	25 "	
Beauport	D. Giroux	11 nov. 1896	25 "	78 84
Berthier	E. Gaumond	5 juillet 1897	50 "	78 35
Cap à l'Aigle	Jos. Guay	7 oct. 1896	25 "	
Carleton	Jos. E. Cullen	25 mars 1896	$50 par année	27 36
Cascades	Moïse Moreau	20 oct. 1897	25 p. 100 des perceptions.	
Cedars	J. Reay	29 avril 1898	25 "	43 90
Chicoutimi	T. E. Saucier	16 mai 1898	25 "	
Coteau du Lac	M. St. Amour	21 sept. 1896	25 "	97 47
Coteau-Landing	J. A. Prieur	25 mai 1897	25 "	116 51
Echo Vale, Lac Mégantic	D. P. Matheson	16 mai 1894	25 "	
Grande-Rivière	Geo. Beaudin	16 nov. 1896	25 "	157 25
Ile aux Grues	Jos. Painchaud	17 fev. 1890	25 "	1 17
Isle Perrot	Roger Leduc	20 oct. 1897	25 "	
Knowlton's-Landing	L. Knowlton	26 nov. 1897	25 "	
Lacolle	R. J. Robinson	8 mars 1894	25 "	23 82
Les Eboulements	M. Tremblay	4 sept. 1894	25 "	
L'Islet	Octave Morin	3 fév. 1893	25 "	
Longueuil	Chas. Poirier	22 oct. 1896	25 "	33 20
Magog	Edward Addy	20 juin 1898	25 "	
Matane	David Banville	29 avril 1898	25 "	
Malbaie	Elie Maltais	15 août 1893	25 "	
New-Carlisle	John C. Hall	4 juillet 1889	25 "	181 44
Percé	T. W. Flynn	19 jan. 1893	25 " *	13 24
Port-Daniel	John Enright	11 sept. 1890	$50 par année	58 32
Rimouski	Chas. Lepage	24 juillet 1894	25 p. 100 des perceptions.	
Rivière Ouelle	J. H. dit Beaulieu	28 nov. 1892	25 "	0 89
Rivière du Loup	Louis Piuze	16 sept. 1891	25 "	117 93
Saint-Anicet	S. Dupuis	14 sept. 1896	25 "	74 63
Saint-Alphonse de Bagotville	Abel Tremblay	7 juillet 1891	25 "	27 41

*La commission sur les perceptions ne devant pas dépasser $200 par année.

RELEVÉ des quais, etc.—*Suite.*

Localité.	Gardien du quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du Receveur général.
Québec—Suite.				$ cts.
Saint-Jean d'Orléans	L. Lachance	26 sept. 1896	25 p. 100 des collections	116 54
Saint-Jean Port Joli	J. Pelletier	14 sept. 1896	25 "	
Sainte-Cécile du Bic	L. N. Coté	20 juillet 1891	25 "	164 71
Saint-Laurent d'Orléans	Ed. Chabot	25 août 1894	25 "	12 30
Saint-Thomas de Montmagny	L. L. Dionne	22 oct. 1896	25 "	2 38
Saint-Zotique	J. M. Leroux	21 sept. 1896	25 "	36 25
Tadousac	A. Christiansen	20 oct. 1897	25 "	
Trois Pistoles	D. Damour	10 mai 1895	25 "	
Valois, Pointe	L. Gastonguay	20 oct. 1897	25 "	
Ville-Marie	Jules Maillard	2 fév. 1899	25 "	
			Total	1,463 82
Nouvelle-Ecosse.				
Arisaig	H. R. McAdam	30 déc. 1898	25 p. 100 des perceptions.	
Avonport	Robert Shaw	23 nov. 1888	25 "	
Anse Babbins	Alex. Thomas	20 oct. 1897	25 "	
Barrington	J. H. Christie	31 août 1896	25 "	171 33
Bass River	Jotham Fulton	6 jan. 1898	25 "	
Bayfield	W. McDonald	30 oct. 1894	25 "	28 58
Belliveau, Anse	St. Clair Thérieau	24 nov. 1892	25 "	80 81
Broad-Cove	John Teal	12 juin 1893	25 "	
Broad-Cove-Marsh	Hugh McDonald	19 oct. 1892	25 "	
Brooklyn	F. T. Gardiner	20 oct. 1882	20 "	
Canada-Creek	C. E. Eaton	23 nov. 1888	25 "	
Cape-Cove	J. A. Ellis	14 mai 1897	25 "	22 12
Centreville	Alfred Ward	29 mai 1897	25 "	100 84
Chipman's-Brook	Jas. Misaner	23 nov. 1888	25 "	
Church-Point	Chas. F. Belliveau	20 août 1892	25 "	127 91
Baie des Vaches	John McAulay	10 déc. 1896	7½ "	169 98
Cranberry-Head	Abram. Thurston	16 fév. 1889	25 "	
Cribbens-Pier	A. R. Boyd	2 oct. 1895	25 "	
Delap's-Cove	R. W. McCaul	28 nov. 1889	25 "	6 00
Descousse	John Pertus	10 sep. 1898	25 "	35 84
Digby	W. W. Hayden	20 avril 1897	25 "	1,817 32
Eagle-Head	Nathan Leslie	9 avril 1889	25 "	
East-Bay	Donald McInnis (fils de Ronald)	5 avril 1886	50 "	
Riv. de l'Est, Sheet-Harbour	Malcolm McFarlane	20 mai 1890	25 "	
Grand-Narrows, Co. Victoria	F. X. McNeil	11 nov. 1896	25 "	
Grand-Narrows, Co. Cap-Breton	Neil McNeil, jne	7 juin 1894	25 "	37 98
Hall's-Harbour	T. A. Neville	8 jan. 1897	25 "	3 16
Hampton	Judson Foster	25 août 1888	25 "	15 08
Harbourville	Isaac Cook	28 mai 1897	25 "	25 00
Horton-Landing	F. G. Curry	30 avril 1898	25 "	8 60
Irish-Cove	Colin Cash	28 mai 1895	25 "	41 19
Jordan-Bay	Wm. Martin	25 août 1896	25 "	48 34
Anse-Kelly	Jos. B. Huskins	11 avril 1899	25 "	
Lismore	D. A. McKinnon	5 juillet 1895	25 "	
Maitland, Co. de Hants	W. B. Smith	8 juin 1894	25 "	
Maitland, Co. de Yarmouth	J. Ellis	10 déc. 1896	25 "	34 61
Margaretsville	C. S. McLean	7 mai 1897	25 "	95 42
Anse Météghan	H. F. Robicheau	28 mai 1897	25 "	26 64
Rivière Météghan	D. D'Entremont	14 mai 1897	25 "	45 00
Militia-Point	D. McIntosh	25 août 1892	25 "	.
Morden	John Redgate	16 nov. 1893	25 "	18 67
Northside, Boularderie	Dun. McKenzie	26 nov. 1897	25 "	
Oak-Point (Kingsport)	Loué de la Cie du ch. de fer			399 50
Ogilvie	M. Donnellan	13 juillet 1893	25 p. 100 des perceptions.	16 81
Parrsboro'	Thompson Tipping	26 " 1888	52 "	38 04

RELEVÉ des quais, etc.—*Suite.*

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du Receveur général.
Nouvelle-Ecosse—Fin.				$ c.
Quai de Pickett	Andrew Bishop	24 déc. 1884.	25 p. 100 des perceptions.	31 46
Plympton	Wm. Smith	8 août 1890.	25 do	
Pointe Brulée	Alex. Craig	26 déc. 1898.	25 do	10 84
Port-George	W. Crawford	7 juin 1894.	25 do	57 03
Port-Hood	John D. McIsaac	26 déc. 1898.	25 do	
Port-Lorne	Freeman Beardsley	27 juin 1897.	25 do	33 25
Rivière au Saumon, c. de Digby	J. M. Deveau	25 nov. 1890.	25 do	
" c. d'Halifax	H. J. Balcom	17 fév. 1899.	25 do	
Saulniersville	John T. Saulnier	25 août 1888.	25 do	25 33
Ile Tancook	Amos Stevens	11 mars 1898.	25 do	0 45
Tidnish	A. E. Sampson	20 août 1896.	25 do	
Tracadie	J. M. Hall	6 nov. 1888.	25 do	
Tusket-Wedge	Jas. Cothreau	16 fév. 1889.	25 do	
Victoria	William Brown	11 do 1889.	25 do	10 20
Wallace	Don. McKenzie	16 déc. 1892.	25 do	
Pubnico-ouest	Chas. C. D'Entremont	28 mars 1898.	25 do	18 53
Riv. de l'Ouest, hav. de Sheet	Malcolm McFarlane.	3 sep. 1889	25 do	
Pointe-Blanche	Elisha West	9 jan. 1889.	25 do	
White-Waters	C. V. Anthony	14 fév. 1898.	25 do	63 23
			Total	3,665 09
Nouveau-Brunswick.				
Anderson's-Hollow	W. C. Anderson	13 fév. 1889.	25 p. 100 des perceptions.	7 95
Rivière-Noire	Robt. McLeod	28 mars 1898.	25 do	
Bouctouche	J. J. Leblanc	2 mai 1892.	25 do	71 00
Campbellton	Alfred J. Venner	10 juin 1893.	25 do	301 64
Cap-Tourmente	E. T. Allen	20 oct. 1897.	25 do	416 59
Clifton, Stonehaven	S. Paynes	9 nov. 1894.	25 do	16 51
Dalhousie	W. J. Smith	27 juin 1891.	25 do	97 01
Edgett's-Landing	Thos. Barnett	5 juil. 1895.	25 do	26 79
Cap-Hopewell	Geo. D. Wilson	10 avril 1869.	25 do	82 80
Kingston	Jas. Gordon	9 avril 1898.	25 do	24 11
Néguac	B. Poirier	17 juin 1897.	25 do	
Quaco	Jas. Delong	29 mars 1898.	25 do	
Saint-Louis	C. Frigand	29 oct. 1895.	25 do	
Sainte-Marie	M. J. S. Leblanc	1er mars 1897.	25 do	
Tracadie	Xavier Robichaud	14 avril 1897.	25 do	
			Total	1,044 40
Ile du Prince-Edouard.				
Annandale	W. C. Jenkins	4 mai 1897.	25 p. 100 des perceptions.	22 17
Bay-View	Joseph Harrington	2 oct. 1885.	25 do	11 81
Belfast	Thos. McLennan	21 juil. 1890.	25 do	101 65
Quai Brush	Levi R. Ings	18 sept. 1885.	25 do	83 66
Anse Campbell	Angus McIntyre	17 oct. 1888.	25 do	
Pointe de la Chapelle	Roland McCormack	1er sept. 1885.	25 do	11 00
Pointe de la Chine	W. S. N. Crane	18 do 1885.	25 do	
Clifton	Wm. McKay	22 do 1886.	25 do	5 70
Cranberry, rivière de l'Est	James Hughes	11 mars 1898.	25 do	
Crapaud et jetée Victoria	E. McKinnon	7 juil. 1897.	25 do	142 71
Georgetown	James Bourke	2 do 1885.	25 do	10 25
Quai Haggerty	M. Burnett	14 fév. 1898.	25 do	
Quai Hickey	Mark Webster	22 oct. 1896.	25 do	7 50
Higgin's-Shore	G. G. Henry	9 nov. 1891.	25 do	
Pointe de Hurd	R. Robblee	6 oct. 1888.	25 do	30 11
Kier's Shore	W. Hodgson	10 juil. 1895.	25 do	92 59
Lambert	Angus McQueen	24 oct. 1891.	25 do	
Pointe Lewis	J. G. Scrimigeour	14 do 1896.	25 do	14 51
Quai de McGee	Norman Gallant	9 nov. 1891.	25 do	
Rivière au Vison	Wm. Miller	27 mars 1899.	25 do	

RELEVÉ des quais, etc.—*Fin.*

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du Receveur général.
Ile du Prince-Edouard—Fin.				$ c.
Havre de Murray-Sud	J. McKinnon	27 janv. 1896.	25 p. 100 des perceptions.	14 52
Creek des Neuf-Milles	Edward Harrington.	29 oct. 1885.	25 do	
Cardigan-Nord	Donald McIntyre	2 juil. 1885.	25 do	24 24
Pinette	A. H. Hubley	18 déc. 1897.	25 do	10 51
Pownal	M. M. Haley	13 oct. 1896.	25 do	85 84
Pointe-Rouge	Alex. McEachern	7 mars 1898.	25 do	
Baie Sainte-Marie	John Dickson	10 déc. 1896.	25 do	13 76
Rustico-Sud, Pont du Banc d'Huîtres	D. Gallant	23 fév. 1895.	25 do	10 76
Stevens et Montague	Angus McQueen	24 oct. 1891.	25 do	47 12
Rivière à l'Esturgeon	Bernard Kearney	18 sept. 1885.	25 do	38 23
Tignish	A. J. Gaudet	28 août 1898.	25 do	24 78
Rivière Vernon	J. G. McKenzie	19 do 1885.	25 do	83 16
Ile Boisée	Jas. Young	10 avril 1899.	25 do	10 18
			Total	896 76

RÉCAPITULATION.

	$ c.
Ontario	1,282 45
Québec	1,463 82
Nouvelle-Ecosse	3,665 09
Nouveau-Brunswick	1,044 40
Ile du Prince-Edouard	896 76
Total des droits de quaiage perçus et placés au crédit du Receveur général.	$8,352 52

A AJOUTER—Reçu par les capitaines des ports suivants, en sus de la rémunération allouée :—

Capitaine de port	Fort-William, Ont	$ 80 00	
do	Midland, Ont	6 87	
do	Saint-Jean, Qué	70 50	
do	Jetée Internationale, N.-E.	110 00	
do	Louisbourg, N.-E.	139 00	
do	Pugwash do	36 00	
do	Chatham, N.-B	2 00	
do	Hillsboro' do	62 22	
do	Nanaïmo et Baie du Départ, C.B	107 00	
do	Victoria et Esquimalt, C.B.	40 50	
			654 09
Revenu total des quais et des ports			$9,006 61

ANNEXE N° 9.

TABLEAU des droits perçus pour les matelots malades pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

	$ c.		$ c.
Québec.		*Nouvelle-Ecosse*—Fin.	
Gaspé	80 86	Halifax	9,929 46
Montréal	8,550 16	Kentville	113 74
Paspébiac	442 96	Liverpool	123 56
Percé	64 54	Lockeport	24 36
Québec	6,053 90	Lunenburg	612 60
Rimouski	423 69	Middleton	2 78
Saint-Armand	11 32	Sydney-Nord	812 18
Saint-Jean	1,211 00	Parrsboro'	864 26
Sorel	114 59	Pictou	477 64
Stanstead	44 55	Port-Hawkesbury	266 54
Trois-Rivières	480 84	Port-Hood	15 68
		Shelburne	114 14
Total	17,478 41	Sydney	4,712 66
		Truro	2 62
		Weymouth	151 74
Nouveau-Brunswick.		Windsor	604 80
		Yarmouth	595 48
Bathurst	182 96		
Chatham	1,446 62	Total	20,719 42
Dalhousie	1.057 50		
Moncton	1,270 26		
Newcastle	885 64	*Ile du Prince-Edouard.*	
Sackville	176 12		
Saint-Jean	5,400 64	Charlottetown	292 82
St-Stephen	118 50	Summerside	90 28
Total	10,538 24	Total	383 10
Nouvelle-Ecosse.		*Colombie-Britannique.*	
Amherst	628 34	Nanaïmo	3,243 70
Annapolis	178 22	New-Westminster	66 32
Arichat	65 22	Vancouver	1,539 58
Antigonish	4 72	Victoria	3,397 02
Baddeck	42 62		
Barrington	10 40	Total	8,246 62
Canso	197 36		
Digby	168 30	Grand total	57,365 79

ANNEXE N° 10.

RAPPORT SUR LES STATIONS DE SAUVETAGE.

HALIFAX, N.-E., 5 décembre 1899.

A M. F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les stations de sauvetage du ministère pour l'exercice expiré le 30 juin 1899.

Dans le cours de l'année, j'ai visité toutes les stations de sauvetage de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, à l'exception de celles de l'Ile de Sable, qui se trouvent maintenant, d'après vos ordres, sous le contrôle de M. Hutchins, l'inspecteur des phares pour la province.

J'ai aussi visité toutes les stations de la province d'Ontario, à l'exception de celle de la Pointe des Peupliers, ayant été informé par M. W. V. Pettet, député de Prince-Edward, qu'aucun patron n'était en charge et que la station n'était pas en opération.

Suivant vos instructions, j'ai aussi visité une des stations de sauvetage des Etats-Unis,—celle de Chatham, Cape-Cod,—dans le cours du mois de décembre 1898, peu de temps après le désastreux naufrage du steamer *Portland*, près de cette partie de la côte.

L'on a été très courtois à mon égard, et tous les renseignements concernant le service aux Etats-Unis m'ont été gracieusement fournis.

En comparant Chatham, station très importante, avec l'Ile de Sable, que j'avais inspectée en mai 1898, il m'a fait plaisir de voir que notre service soutenait avantageusement la comparaison avec celui des Etats-Unis.

STATION DE L'ANSE AUX HARENGS, N.-E.

Patron: I. Dempsey.

Cette stations est maintenant en excellent état, le vieux bateau de sauvetage métallique ayant été remplacé par un bateau se redressant et se vidant automatiquement, du modèle Dobbin.

J'ai fréquemment inspecté la station dans le cours de l'année. J'ai passé en revue l'équipage et lui ai fait faire la manœuvre.

Le patron et l'équipage sont des hommes capables et actifs, et paraissent prendre un vif intérêt à leurs devoirs.

STATION DE L'ILE DU DIABLE, N.-E.

Patron: G. de Young.

J'ai personnellement inspecté cette station deux fois.

Le bateau de sauvetage est en très bon état.

Le patron et l'équipage sont compétents et actifs.

Les coittes ont été récemment rajustées et réparées.

Station de l'Anse de Dunoan, N.-E.

Patron : John Holland.

Un nouveau patron a été nommé à la place de Lawrence Johnson.

Le bateau de sauvetage et la station ont été inspectés par moi en 1898; tout est en parfait état.

Un canon Lyell et un appareil seront sous peu établis ici, suivant la recommandation du Bureau de Commerce d'Halifax.

Station de Whitehead, N.-E.

Patron : H. P. Munroe.

Cette station a été inspectée par moi en juillet 1898.

Le coffrage servant d'abri, qui avait été emporté par les vents pendant l'hiver de 1898-9, a été reconstruit.

J'ai trouvé le bateau de sauvetage et la station en excellent état. Le patron et l'équipage sont des bateliers expérimentés et actifs.

Station de l'Ile de Sabde, N.-E.

Je n'ai pas inspecté cette station durant l'exercice expiré le 30 juin dernier.

En mai 1898, j'ai visité l'Ile, et j'ai trouvé les bateaux, les appareils, etc., en parfait état.

La station, d'après vos ordres, se trouve aujourd'hui sous le contrôle de M. Hutchins, l'inspecteur des phares pour la province de la Nouvelle-Ecosse.

Station de l'Ile de Pictou, N.-E.

Patron : Alex. Currie.

J'ai visité cette station en juillet 1898, et l'ai inspectée avec soin. L'équipage a été passé en revue.

La station est complète et en excellent état.

Station de Port Mouton, N.-E.

Patron : J. Fransel.

Visitée en juillet 1898.

Le patron et l'équipage ont été passés en revue, et la station a été inspectée. J'ai trouvé tout en très bon état.

Quelques réparations nécessaires ont été tout dernièrement effectuées.

Station de Scattarie, N.-E.

Patron : A. Martel.

C'est en juillet 1898, tard dans la soirée, que j'ai visité cette station à bord du steamer de l'Etat, *Newfield.*

Je n'ai pas eu l'occasion de passer l'équipage en revue, mais le patron m'a paru être un homme actif et compétent.

La station est en bon état.

Ile de Saint-Paul, N.-E.

Surintendant : Samuel Campbell.

Cette station est sous la direction de cet officier capable et expérimenté.

Un nouveau bateau se vidant automatiquement, construit, d'après un modèle que j'avais soumis au ministère, par M. John Morrison, de Shelburne, a été posté ici.

Ce bateau a été dernièrement éprouvé par M. Campbell au milieu des récifs les plus dangereux, par le travers; il s'est rempli d'eau plusieurs fois sans chavirer et s'est rapidement vidé par les dalots.

M. Campbell a fait rapport que le bateau ne laissait rien à désirer.

Un canon Lyell et un appareil complet seront sous peu placés à cette station.

Station de Blanche, N.-E.

Patron : W. A. Smith.

J'ai visité et inspecté cette station en juillet 1898.

Il avait été question de la transférer à l'Ile du Nègre, que je visitai, mais tout dernièrement le ministère a décidé de maintenir la présente station à Blanche.

Lors de ma visite, tout était en très bon état. Le patron et l'équipage sont des bateliers expérimentés.

Cap Sable, N.-E.

J'ai visité cette station en 1898, et j'ai constaté que le vieux bateau métallique et la position du hangar à bateaux ne répondaient pas aux besoins du service.

Un nouveau bateau Beeby-McClellan se vidant automatiquement, construit d'après mon modèle, est maintenant prêt à être envoyé à cette station pour y être posté, avec coittes à l'est et à l'ouest. Un patron et 6 hommes d'équipage devront être nommés.

Station de l'Ile aux Phoques, N.-E.

Patron : H. Hitchins.

Je suis débarqué à cette station à une heure très matinale en juillet 1898; le patron, qui ne s'attendait pas à ma visite, a répondu à mon appel sans retard.

J'ai inspecté la station avec soin et l'ai trouvée en parfait état. Le patron et l'équipage sont des bateliers actifs et expérimentés.

Station de l'Ile du Vent, N.-E.

Patron : I. Pitman.

Cette station, dans son état modifié, peut, je crois, faire face à toute éventualité.

Vu le petit nombre de naufrages qui ont eu lieu sur cette partie de la côte dans ces dernières années, il n'y a pas lieu d'augmenter les dépenses du service.

Les hommes stationnés sur l'Ile sont actifs et paraissent disposés à prêter toute l'aide possible dans le cas où un naufrage surviendrait.

Station de Yarmouth, N.-E.

Patron : A. Cain.

Lors de ma visite à cette station en 1898, j'ai tout inspecté avec beaucoup de soin et j'ai donné ordre que le bateau de sauvetage, modèle Dobbin, fût mis à l'eau,

avec son équipage au complet. Je me suis rendu à bord du bateau en question au havre de Yarmouth; là je l'ai tréviré et fait chavirer en présence du patron et de l'équipage, après avoir enlevé le gréement. Le bateau s'est redressé immédiatement et l'eau qu'il y avait sur le pont est disparu en quelques secondes par les dalots.

STATION DU CAP TOURMENTE, N. B.

J'ai visité cette station en novembre 1998, et conformément à vos ordres j'ai donné ordre de transférer le bateau de sauvetage et les appareils à Halifax, le service ayant été supprimé.

Le bateau a été réparé et se trouve à l'heure qu'il est à l'Anse aux Harengs, N.E.

COBOURG, ONTARIO.

Patron : D. Rooney.

Cette station a été visitée par moi en octobre 1898. Le patron et l'équipage ont été passés en revue, et le bateau de sauvetage a été mis à l'eau et inspecté. J'ai trouvé tout en excellent état. Le patron et l'équipage sont compétents.

STATION DE PORT-HOPE, ONTARIO.

Cette station a été visitée et inspectée en octobre 1898.

Comme elle ne se trouve qu'à 7 milles à l'ouest de Cobourg, l'on a jugé qu'il était inutile d'y tenir un patron et un équipage salariés.

Suivant les ordres du ministère, la station a été placée sous le contrôle des autorités du havre, qui prendront sans doute les mesures voulues pour faire face à toute éventualité.

ILE PELÉE, ONTARIO.

Visitée par moi en octobre 1898.

Le service était suspendu,—la question du transfèrement de la station à un endroit plus fréquenté étant depuis quelques temps à l'étude.

Le patron, M. A. Hemming, bien qu'il ne reçoive pas de salaire, continue à avoir sous sa garde le bateau de sauvetage, les munitions et les appareils.

Tout était en très bon ordre. La Pointe Pelée, sur la terre ferme, est, m'a-t-on dit, l'endroit qui devrait être choisi, vu qu'il y a aujourd'hui plus de navires qui circulent sur cette partie du lac que près de l'Ile Pelée, où très peu de voiliers font le service.

STATION DE COLLINGWOOD, ONTARIO.

Patron : P. Doherty.

J'ai aussi visité cette station en octobre 1898.

Il ventait très fort, avec une grosse mer en-dehors du havre. Le patron et l'équipage ont été promptement passés en revue, après quoi j'ai fait conduire le bateau en pleine mer. La manœuvre a été faite d'une manière parfaite, le patron et l'équipage étant des bateliers expérimentés.

La station est en excellent état.

GODERICH, ONTARIO.

Patron : W. Babb (remplacé depuis).

Cette station a été visitée en octobre 1898. Un nouveau patron a été nommé depuis.

Le bateau de sauvetage et les appareils étaient en bon ordre.

Je n'ai pas eu l'occasion de passer les hommes d'équipage en revue ou de juger de leurs aptitudes, attendu que j'étais très pressé.

Station de Port-Rowan, Ontario.

Patron : R. Clark.

Cette station a aussi été visitée en octobre 1898.

Le bateau répond amplement aux besoins du service, malgré qu'il ne soit pas construit d'après le modèle Dobbin ou Beeby-McClellan.

Le hangar à bateaux est petit et incommode, mais comme les propriétarires du terrain sur lequel il est situé ont demandé qu'il soit démoli, un nouveau hangar plus spacieux devra être construit.

Le bateau et les appareils étaient en bon ordre et propres au service.

Station de Port-Stanley, Ontario.

Patron : W. Berry.

Lors de ma visite à cette station, le bateau de sauvetage était à subir des réparations considérables.

La station était en bon état.

Le patron et l'équipage ont toute la compétence voulue pour remplir leurs devoirs d'une manière satisfaisante.

Station de Toronto, Ontario.

Patron : W. Ward.

Cette station a été visitée et inspectée en octobre 1898. Le patron et l'équipage ont été passés en revue, et le bateau a été mis à l'eau.

Tout était en bon ordre et propre au service.

Halifax, N.-E.

Conformément à vos instructions, un bateau de sauvetage Dobbin, destiné à ce port-ci, est actuellement en réparation. Ce bateau sera conduit vers les navires en détresse par un remorqueur ou un autre navire à vapeur lorsque les bateaux postés à l'Ile du Diable, à l'Anse aux Harengs ou à l'Anse de Duncan ne seront pas disponibles.

En outre, un canon Lyell et un appareil seront installés ici, prêts à être envoyés à un endroit quelconque de la côte au besoin.

Ces mesures ont été adoptées par le ministère à la demande du Bureau de Commerce d'Halifax, avec lequel j'ai eu le plaisir de coopérer au commencement du printemps de cette année.

Mes recommandations au sujet des améliorations et des changements à faire dans le service de sauvetage vous seront soumises, avec les règlements généraux, que 'ai été chargé de reviser.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

BLOOMFIELD DOUGLAS, R.M.R.,
Assistant naval, ministère de la Marine et des Pêcheries.

TABLEAU

INDIQUANT LES

POSTES DE SAUVETAGE

TABLEAU indiquant les postes de sauvetage

Numéro.	Poste.	Quand établi.	Maître d'équipage.	Nombre d'hommes d'équipage.	Salaire du maître d'équipage.	Gages des hommes d'équipage.
1	Blanche, N.-E........	2 sept. 1895.	W. A. Smith....	6	$75 par année et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 pour chaq. exerc. 2 fois par mois pend. 7 m.
2	Cap Sable, N.-E......	Nov. bateau se vidant aut. const.	....	....	....	....
3	Cobourg, Ont.........	2 nov. 1882.	D. Rooney......	6	$75 par ann. $1.50 pour chaque exercice.	$1.50 pour chaq. exerc. 2 fois par mois pend. 7 m.
4	Collingwood, Ont.....	Sep. 1885...	P. Doherty.....	6	" "	" ..
5	Consecon, Ont... ...	Mars 1883..	H. McCullough.	6	" "	" ..
6	Ile du Diable, N.-E....	1885........	G. de Young....	6	" "	" ..
7	Anse Duncan, N.-E...	1886........	J. Holland......	6	" "	" ..
8	Goderich, Ont.......	2 oct. 1886.	....	6	" "	" ..
9	Anse aux Hargs, N.E..	....	J. Dempsey	6	" "	" ..
10	Ile à la Vase, N.-E....	....	J. Pitman......	Pas d'équip. organisé..	$80 par année.	" ..
11	Ile Pelée, Ont..........	....	A. Henning	....	....	....
12	Ile Pictou, N.-E.......	2 nov. 1889.	Alex. Currie....	6	$75 par année, $1.50 pour chaque exercice.	$1.50 pour chaq. exerc. 2 fois par mois pend 7 m.
13	Pointe au Peuplier, Ont	Avril 1883..	....	....	Service suspendu.	....
14	Port-Hope, Ont.......	2 nov. 1889.	....	....	....	....
15	Port-Mouton, N.-E....	— " 1889.	J. Frausel......	6	$75 par année, $1.50 pour chaque exercice.	$1.50 pour chaq. exerc. 2 fois par mois pend. 7 m.
16	Port-Rowan, Ont.... .	2 oct. 1883.	R. Clark.......	6	" "	" ..
17	Port-Stanley, Ont.....	Juin 1885...	W. Berry.......	6	" "	" ..
18	Ile de Sable, N.-E	1885........	Surintendant de l'etablissement de secours.....	Attachés à l'établissem. de secours..	Attachés à l'établissement de secours.	Attachés à l'établissement de secours.
19	Scatterie, N.-E.......	1885........	F. Martel.......	6	$75 par année, $1.50 pour chaque exercice.	$1.50 pour chaq. exerc. 2 fois par mois pend. 7 m.
20	Ile au Phoque, N.-E..	1880........	H. Hitchins....	7	$250 par année.	$100 chacun par année.
21	Anse au Phoque, N.-B. Grand-Manan	2 déc. 1898.	F. Benson .. .	6	$75 par année, $1.50 pour chaque exercice.	$1.50 pour chaq. exerc. 2 fois par mois pend. 7 m.
22	Ile, Saint-Paul, N.-E..	....	Surintendent de l'établissement de secours....	Attachés à l'établissem. de secours ..	Attachés à l'établissement de secours.	Attachés à l'établissement de secours.
23	Toronto, Ont..........	Mars 1883..	W. Ward.......	6	$75 par année, $1.50 pour chaque exercice.	$1.50 pour chaq. exerc. 2 fois par mois pend. 7 m.
24	Whitehead, N.-E......	Juin 1890...	H. P. Munroe...	6	" " ..	" ..
25	Yarmouth, N..E......	1886........	A. Cain........	6	" " ..	" ..

HALIFAX, N.-E., 5 décembre 1899.

entretenus par le gouvernement du Canada.

Description du bateau.	Equipement.	Où construit.	Coût	Observations.
			$	
Se redressant et se vidant automatiquement, 25 pieds d'un bout à l'autre, 8 pieds de bau, modèle Dobbin.	Equip. réglem. complet.. Hangar à bateaux.	Dartmouth, N.-E	575	
Poste en voie d'étab. Vieux bat. métal. condamné. Const. d'un nouv. hangar à bateaux projetée, etc.	....	....	.....	
Se redressant et se vidant automatiquement, 25 pieds d'un bout à l'autre, 8 pieds de bau, modèle Dobbin.	Equip. réglem. complet..	Goderich, Ont..	575	
Se vidant automatiquement, 27 pieds d'un bout à l'autre, 8 pieds de bau.	" "	Collingwood, Ont	360	
Se vidant et se redressant automatiquement, modèle Dobbin.	" "	Dartmouth, N.-E	1,400	Y compris frais de transport.
" "	" "	" ..	575	
" "	" "	" ..	575	Canon Lyell et appareil devant être établis ici.
" "	" "	" ..	575	
" "	" "	" ..	575	
Bateaux de pêche et chaloupes, dont l'une munie de caisse à air.	....	....	.....	
Question de retirer le bat. se red. aut. et de supprimer le service à l'étude.	....	Goderich, Ont..	575	
Se vidant et se redressant automatiquement, modèle Dobbin.	Equip. réglem. complet..	Dartmouth, N.-E	595	
" "	....	Buffalo, N.-E...	550	
Bateau se redressant et se vidant aut. sous le cont. des autor. du havre.	....	Goderich, Ont..	620	
Se redressant et se vidant automatiquement, modèle Dobbin.	Equip. réglem. complet..	Dartmouth, N.-E	575	
Bat. à ressac, 26 pieds de l. 6½ de bau.	" "	Buffalo, N.-E...	375	
Se redressant et se vidant automatiquement, modèle Dobbin.	" "	Goderich, Ont..	575	
2 bateaux Dobbin se redres. et se vid. autom. 1 bateau Beebe-McClellan se vidant automatiquement.	" "	Halifax, N.-E...	1,100	Canon Lyell et appareil devant établis ici.
1 bat. de sauv. Dobbin re redres. et se vidant autom. du côté est, et 1 bat. de sauv. bordé à clin du côté ouest.	" "	Dartmouth, N.-E	550	
Bateau Beebe-McClellan du côté est, bateau à ressac du côté ouest.	" "	Halifax, N.-E...	375	
Bateau Beebe-McClellan se vid. aut. 25 pieds, 7 pieds de bau.	" "	Shelburne, N.-E.	250	
Bateau Beebe-McClellan, 24 pieds, 6½ pieds de bau.	" "	" ..	250	Canon Lyell et appareil devant être établis ici.
Bat. Beebe-McClellan, se vid. autom. 27 pieds d'un b. à l'aut. 7 p. de bau.	" "	Halifax, N.-E...	250	
Bateau Dobbin se redressant et se vidant automatiquement.	" "	Dartmouth, N.-E	575	
" "	" "	" ..	575	

BLOOMFIELD DOUGLAS, R.M.R., *assistant naval,*
Ministère de la Marine et des Pêcheries

ANNEXE N° II.

PIGEONS-VOYAGEURS.

HAZEL HILL, COMTÉ DE GUYSBORO, N.-E., 5 décembre 1899.

Le Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR.—Durant la dernière saison, le dressage des pigeons-voyageurs a reçu plus d'attention que jamais depuis que ce poste a été établi, et les résultats, somme toute, ont été plus satisfaisants que ceux obtenus jusqu'ici.

Je dois encore une fois faire remarquer qu'il n'est pas probable que nous puission assurer, à l'aide des pigeons, une communication parfaite entre cet endroit-ci et l'Ile de Sable.

Les pigeons ont été lâchés aux dates mentionnées au tableau ci-joint.

Le 28 d'octobre, 6 pigeons ont été envoyés à Guysboro, et lâchés de là, mais sur le nombre un seulement est revenu à Hazel-Hill. Le 29, alors que je me rendais à Hazel Hill, de retour de Guysboro, je vis 2 de ces pigeons dans les bois, à environ 8 milles de Guysboro, mais ils s'envolèrent dans une direction opposée à leur habitation. C'est là la plus longue distance que nous ayons fait parcourir aux pigeons, et comme le trajet n'était que de 30 milles, il faut conclure qu'ils ne pourraient pas franchir la distance beaucoup plus considérable qui nous sépare de l'Ile de Sable.

Le 4 d'octobre, l'agent de votre ministère stationné à Halifax me télégraphia que le steamer *Minto*, qui était en route vers l'Ile de Sable, arrêterait ici pour prendre des pigeons. Seize pigeons bien dressés furent promptement tenus prêts à être transportés à l'Ile de Sable, mais comme le *Minto* ne fit pas escale ici, il s'ensuivit que les pigeons furent inutilement enfermés pendant 48 heures. Il est beaucoup à regretter qu'une pareille occasion de faire une épreuve décisive ait été perdue.

Le capitaine Kelly, du steamer *John L. Cann*, nous a rendu un précieux service en prenant des pigeons et en les lâchant du côté opposé de la baie de Chadabouctou, et dans cet essai les résultats les plus satisfaisants ont été obtenus, mais j'ai eu beaucoup de difficulté à faire transporter des pigeons dans d'autres directions, car tandis que les gens consentent à porter un panier occasionnellement, ils refusent de le faire régulièrement, de sorte que si le dressage systématique à longue distance dans toutes les directions est continué, il faudra que le ministère défraye les frais de transport.

Si c'est le désir du ministère que le dressage des pigeons-voyageurs soit poursuivi, un montant plus considérable devra être affecté à ce service. Dans le cours des deux dernières années, j'ai été tellement occupé et j'ai dû m'absenter si souvent que je n'ai pu consacrer que très peu de mon temps aux pigeons. M. F. Lawson, qui est un dresseur très habile, a eu virtuellement la charge complète des pigeons, mais ceux-ci prennent tout le temps d'une personne, et votre département ne doit pas s'attendre à avoir les services d'un homme compétent pour $11 par mois.

A ce sujet, je me permettrai de faire remarquer que votre département devrait diriger son attention sur la télégraphie sans fil comme moyen d'établir la communication avec l'Ile de Sable. Dans ces derniers mois, signor Marconi a amplement démontré que son système était parfaitement praticable comme mode de communication entre des endroits séparés par de vastes étendues d'eau. A une distance d'environ 80 milles, l'expérience a complètement réussi, et signor Marconi croit fermement qu'il pourra augmenter cette distance. Comme le poste de Hazel-Hill se trouve à 150 pieds au-dessus du niveau de la mer, et qu'aucun terrain élevé ne le sépare de

l'Ile de Sable, je considère que c'est un endroit très favorable pour expérimenter ce système. Je suis convaincu que la compagnie que j'ai l'honneur de représenter prêterait toute l'aide possible au gouvernement pour en arriver à établir ce moyen de communication, et le fonctionnement du nouveau système pourrait être étudié sur place par des électriciens et des télégraphistes experts. La télégraphie sans fil a donné d'excellents résultats à bord du *Mackay-Bennett*, lors des récentes courses internationales de yachts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

S. S. DICKINSON.

NOTES.

Il y a à l'heure qu'il est environ 120 pigeons dans le colombier—70 adultes et 50 jeunes.

Il est éclos 30 pigeons en mai et en juin ; je n'avais pas d'anneaux à leur mettre lors de leur éclosion. Je leur ai mis depuis des anneaux brisés. Il y a 20 pigeonneaux qui volent. Les vieux pigeons ne paraissent pas sortir souvent. Les pigeons ont été envoyés à Arichat, C.-B., et à Guysboro, N.E., ainsi qu'à divers endroits intermédiaires, et ils sont revenus pour la plupart. J'ai perdu environ 10 sujets dans le cours de l'entraînement. Les pigeons sont maintenant en bonne condition. Il nous faudrait à peu près quatre paniers de dressage, pouvant contenir 2 pigeons chacun. J'ai constaté que lorsqu'un grand nombre de pigeons étaient mis ensemble dans un panier, ils se battaient, tombaient les uns sur les autres, se fatiguaient et souillaient leur plumage.

Nous avons besoin d'un registre. Celui qu'il y a ici est tout rempli. Si les pigeons passent l'hiver ici, il faudra que nous nous procurions 6 barils de nourriture —4 de maïs et 2 de pois.

Je ne permets pas aux pigeons de couver, vu qu'il y en a trop dans le moment. Il serait préferable qu'il y en eût moins. Les 20 pigeonneaux en état de voler font assez de progrès dans leur entraînement. Il est difficile de transporter les pigeons aux divers endroits juste au moment voulu, ce qui nuit au succès des opérations.

(Extrait du livre de notes de F. Lawson, gardien.)

S. S. DICKINSON.

PIGEONS-VOYAGEURS, SAISON 1899.

ÉTAT indiquant le nombre de milles parcourus par chaque pigeon.

(Les chiffres dans le corps représentent les milles.)

Nº du pigeon.	9 juin.	10 juin.	11 juin.	12 juin.	19 juin.	20 juin.	23 juin.	24 juin.	1er juillet.	10 juillet.	11 juillet.	12 juillet.	14 juillet.	15 juillet.	16 juillet.	17 juillet.	18 juillet.	19 juillet.	21 juillet.	22 juillet.	23 juillet.	24 juillet.	26 juillet.	28 juillet.	30 juillet.	31 juillet.
384																										
423													1		½		1					2				5
429																										
435					½	2										1										
439																										
458					½																					
482																										
484														10			1	½								
485		½								1	½	½				1		½								
493																										
496																			16			2				
501																										
505		½	½	½			1	½	22															1	1	
507								½																		
513							1																			5
515			½																							
516	½																									
519																								1		
523									1		½															
529	½						1													2						
531							1																			
532				½		2		½	22	1			1	10	½	1	1	½	16	2	16				1	5
535														10												
545																										
546																										
547																										
549																										
556																										
557																										
558																										
559																										
560																										
561																										
562																										
565																										

Nº du pigeon.	1er août.	2 août.	3 août.	4 août.	5 août.	7 août.	8 août.	10 août.	13 août.	14 août.	20 août.	24 août.	26 août.	31 août.	1er sept.	2 sept.	8 sept.	10 sept.	13 sept.	14 sept.	20 sept.	1er octobre.	28 octobre.	5 nov.	6 nov.	15 nov.	25 nov.	Observations.
384																						Le *Minto* devait transp. d. pigeons à l'Ile de Sable, mais il n'est pas venu à Canso.					1	
423								5				1		1				10										
429																												
435																												
439																												
458																												
482	1																											
484																												
485			1																									
493																												
496								5				1			16			10										
501						5																						
505	1	1	1	1	5	5	16																					
507																												
513						5							1	1									32					
515																												
516																												
519		1		1		5																						
523										10	10									10	10				10			N'est pas revenu le 20 oct.
529																												
531																											1	
532		1		1	5	5	16	5					1	1	16													
535							16																					
545																												
546																								2				
547																								2				
549																											1	N'est pas revenu le 25 nov.
556									2	10	10								2	10	10				10			N'est pas revenu le 6 nov.
557									2										2				32					N'est pas revenu le 28 oct.
558									2	10	10								2	10	10		32		10			
559									2	10	10							10	2	10	10		32		10			
560										10										10								
561											10										10				10			
562																												
565										10										10								

566																																				10										10		16 Birds caught for						
568																																																	32					N'est pas revenu le 28 oct.
569																																																		2				
573																																									16													
575																										5														1														
631							1																																											32				N'est pas revenu le 28 oct. Est mort le 2 septembre.
637																																																						
640																																																						
670																																					10										10				10	2		
671																																																						
672																																																						
710																																																				2		
717																																																					1	
719																																																				2		
721																																					10										10				10			N'est pas revenu le 2 oct., mais 2 jours plus tard.
655														10																																								
658														10															1			1																						
*5									1																																													
*2									1																																													Le 8 septembre, 3 pigeons non numérotés ont parcouru un trajet de 10 milles.
*6										1																																											
*4											½																																										
*5												½																																									
*4													1																																								
*4															½																																						
*3																1																																					
*3																	1																																				
*3																		½																																			
*3																			16																																		
*4																				2																																	
*2																					16																																
*3																						2																															
*5																							2																														
*3																								1																													
*3																									1																												

* Pigeons sans anneaux.

S. S. DICKINSON

ANNEXE Nº 12.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

BUREAU DU PRÉSIDENT.
OTTAWA, novembre 1899.

SIR LOUIS H. DAVIES,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur le service d'inspection des bateaux à vapeur pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Ce rapport contient le relevé des assemblées du bureau tenues pendant l'année, les accidents survenus, et les poursuites intentées pour infractions à la loi concernant l'inspection des bateaux à vapeur, ainsi que le nombre des bateaux à vapeur qu'il y a au Canada et qui sont connus des inspecteurs. L'état n° 1 indique les bateaux à vapeur inspectés, et l'état n° 2 ceux qui ne l'ont pas été; l'état n° 4 indique le nombre des bateaux à vapeur ajoutés à la liste de ceux déjà existants au Canada; l'état n° 5 fait voir le nombre des bateaux à vapeur désemparés ou autrement supprimés de la circulation, et l'état n° 1 A indique le nombre des bateaux à vapeur inspectés, se trouvant enregistrés ailleurs qu'en Canada.

Le tableau A fait voir le nombre et le tonnage brut des bateaux à vapeur signalés par les inspecteurs des différentes divisions, ainsi que le nombre et le tonnage des steamers qui ont été inspectés mais qui ne sont pas enregistrés en Canada; le tableau B fait connaître le montant des droits et honoraires qui ont été perçus pour l'inspection des bateaux à vapeur, et le tableau C indique le nombre des bateaux à vapeur qui ont été ajoutés à la flotte du Canada, avec leur tonnage brut et enregistré.

En sus des bateaux à vapeur inspectés au port de Montréal, M. Louis Arpin a inspecté sur 459 navires les appareils de hissage et les agrès servant au chargement et au déchargement. M. Arpin, qui a été préposé à cette inspection, doit aussi inspecter les chaudières et les machines des bateaux à vapeur lorsqu'il n'est pas occupé à autre chose.

A.—NOMBRE des bateaux à vapeur, d'après le rapport des inspecteurs de bateaux du Canada, et leur tonnage brut, pour l'année expirée le 30 juin 1899. Aussi nombre des bateaux inspectés, mais non enregistrés dans le Canada.

Division.	Nombre total des bateaux à vapeur du Canada.	Tonnage brut des bateaux à vapeur du Canada.	Nombre de vapeurs inspectés, mais non enregistrés, en Canada.	Tonnage brut des vapeurs inspectés, mais non enregistrés, en Canada.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	375	71,568·00	33	15,535·00
Kingston	166	26,224·15	37	4,851·52
Montréal	207	21,476·67	Nil	....
Québec	129	33,726·00	1	1,091·00
Nouvelle-Ecosse	126	23,438·99	19	26,019·19
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	132	15,839·38	3	5,009·39
Colombie-Britannique	178	38,176·19	30	35,278·45
Manitoba, Kéwatin et Territories du Nord-Ouest	114	5,808·55	1	329·00
Total	1,427	236,257 93	124	88,113 55

B.—DROITS et honoraires perçus pour inspection de bateaux à vapeur durant l'exercice finissant le 30 juin 1899.

Division.	Montant.
	$ cts.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	8,990 90
Kingston	3,544 20
Montréal	2,652 59
Québec	3,506 04
Nouvelle-Ecosse	4,556 24
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	2,218 40
Colombie-Britannique	7,385 10
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	756 20
Inspection de barges de remorquage	130 00
Certificats de mécaniciens	910 00
Total	34,159 67

C.—NOMBRE de bateaux à vapeur ajoutés à la flotte du Canada durant l'exercice finissant le 30 juin 1899.

Division.	Nombre de bateaux.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	18	4,791 00	2,656 00
Kingston	11	1,818 80	1,016 73
Montréal	11	1,646 11	894 08
Québec	8	1,173 78	919 58
Nouvelle-Ecosse	7	578 53	307 13
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	Nil	....	....
Colombie-Britannique	43	11,310 33	6,880 34
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-ouest	14	472 54	278 51
Total	112	21,791 09	12,952 37

ASSEMBLÉES DU BUREAU.

Une assemblée du Bureau d'inspection des bateaux à vapeur, à laquelle étaient présents M. I. J. Olive, de Saint-Jean, N.-B., et M. Wm. Evans, de Toronto, inspecteurs des coques, avec le président E. Adams, fut tenue à Kingston du 20 au 28 mars inclusivement.

L'objet de l'assemblée était d'examiner les aspirants à la charge d'inspecteur de coques pour la division d'Ontario Est, devenue vacante par suite de la retraite de M. T. Donnelly.

M. Alex. Horn, qui passa un examen satisfaisant, fut recommandé comme possédant les aptitudes voulues pour exercer cette charge, et fut nommé par arrêté ministériel en date du 10 mai 1899, à un salaire de $1,000 par année.

Une autre assemblée du Bureau, à laquelle étaient présents M. Jas. Johnston et M. John Dodds, inspecteurs de chaudières et machines, de Toronto, avec le président E. Adams, eut lieu à Toronto du 29 au 31 mai inclusivement.

Cette assemblée fut tenue dans le but de procéder à la revision des règles régissant la force des fournaises circulaires faites à la main, de manière à les rendre conformes aux règles du Bureau de Commerce Britannique, et de fixer un étalon pour la force des têtes sphériques dont sont munis les tambours à vapeur des chaudières à tubes modernes.

Les règles, après avoir été formulées, furent soumises, conformément à la section 6 de l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur (61 Vict., chap. 46), à l'examen et à l'approbation du Gouverneur en conseil.

ACCIDENTS.

Suit l'énumération des accidents qui sont arrivés dans les diverses divisions. On remarquera que lors du naufrage du steamer *City of Hinsworth* sur le lac Kootenay au milieu d'une violente tempête, 6 hommes d'équipage et 3 passagers ont perdu la vie. En outre, lors de l'incendie du remorqueur *H. F. Bronson* sur le fleuve Saint-Laurent, 2 des hommes d'équipage, qui avaient sauté par-dessus bord, se sont noyés

Division d'Ontario-Ouest et Huron.

5 août 1898—Le remorqueur à vapeur *P. M. Campbell*, de Collingwood, fut totalement détruit par le feu à Manitowaning. Cause de l'incendie inconnue.

13 août 1898—Le remorqueur à vapeur *Ainsley*, d'Owen-Sound, fut complètement détruit par le feu à la Baie du Sud, Ile Manitouline. Cause de l'incendie inconnue.

17 septembre 1898—Le steamer *J. H. Jones*. de Goderich, en sortant de Kagawong, Ile Manitouline, aborda le steamer *Pacific*, d'Owen-Sound, et coula bas; il fut remis à flot et conduit au bassin de radoub d'Owen-Sound, où les réparations nécessaires furent effectuées.

2 novembre 1898—Le steamer *Pacific*, d'Owen-Sound, fut complètement détruit par le feu à Collingwood, alors qu'il était amarré au quai du chemin de fer du Grand-Tronc. Cause de l'accident: l'entrepôt sur le quai prit feu, et les flammes se communiquèrent au steamer.

7 novembre 1898—Le steamer *Northern Belle*, de Collingwood, en entrant dans l'anse de Byng, prit feu et fut totalement détruit. Cause de l'incendie inconnue.

13 mai 1899.—Alors que le steamer *Hamilton*, de Montréal, se trouvait sur le lac Ontario, en route pour Toronto, le té de sa machine se brisa. Des réparations temporaires furent faites au steamer pour lui permettre de se rendre à Toronto, où un nouveau té fut posé.

Division d'Ontario-Est.

23 août 1898—Le steamer *Golden City*, de Peterboro, alors qu'il était accosté au quai de Lakefield, fut totalement détruit par le feu. Cause de l'incendie inconnue.

22 octobre 1898—Le remorqueur *James A. Walker*, de Kingston, alors qu'il se rendait de Charlotte à Kingston, fut assailli par une violente tempête sur le lac Ontario et coula bas à la hauteur de l'île Nicholson. Il n'y eut aucune perte de vie.

5 décembre 1898—Alors que le steamer *Arabian*, de Hamilton, se trouvait sur le lac Ontario, en route pour Prescott, la bielle de son cylindre à haute pression se brisa. Le steamer fut toué à Kingston, où les réparations nécessaires furent effectuées.

22 juin 1899—Le remorqueur *H. F. Bronson*, de Montréal, alors qu'il se rendait de Montréal à Kingston, prit feu près de la baie Alexandria, fleuve Saint-Laurent, et fut échoué afin de sauver la vie aux hommes d'équipage, dont deux sautèrent par-dessus bord et se noyèrent. Le feu fut éteint, et le bateau fut toué à Kingston pour être réparé. Cause de l'incendie inconnue.

Division de Montréal.

8 juillet 1898—Alors que le remorqueur *Monarque*, de Montréal, était à touer des chalans de Carillon à Sainte-Anne, sur la rivière Ottawa, son arbre de roue de bâbord, qui était en fonte, se brisa et dut être remplacé par un arbre en fer forgé.

29 août 1898—L'élévateur à grain n° 4, alors qu'il était accosté le long du steamer *Hurona*, de Dundee, dans le port de Montréal, prit feu par suite d'une cause inconnue et fut partiellement détruit. Dommages environ $800.

8 septembre 1898—Le remorqueur *Ida*, de Québec, alors qu'il se rendait de Lachine à Beauharnois, avec des chalans à sa remorque, aborda le steamer à passagers *Algerian*, de Montréal. Les œuvres mortes de l'*Ida* furent détruites,

mais l'*Algerian* ne subit aucun dommages. Aucune perte de vie. Cause de l'accident, les fanaux du remorqueur n'étaient pas allumés.

25 juin 1899—Pendant que le remorqueur *Dandy*, de Montréal, était à traverser de Coteau-Landing à Valleyfield, avec des chalans en remorque, son tourillon de manivelle se brisa, par suite d'une paille dans le métal, et dut être remplacé par un autre.

Division de Québec.

19 novembre 1898—Le steamer *Otter*, lors d'un voyage de Natasquan à Québec, échoua sur le récif de l'Ile Blanche, et fut complètement détruit. Aucune perte de vie.

Février 1899—Le steamer *Arcadian*, au cours d'un voyage de Halifax à Louisbourg, donna contre un rocher et se perdit complètement. Aucune perte de vie.

Mars 1899—La goélette à vapeur de sauvetage *Anna McGee*, en quittant le rocher Garnet, N.-E., où le steamer *Castilian* avait fait naufrage, donna contre un récif et se perdit totalement.

21 juillet 1899—Le steamer à roues à aubes *Mistassini*, qui faisait le service sur le lac Saint-Jean, prit feu alors qu'il était amarré à son quai, à Roberval, et fut brûlé jusqu'à fleur d'eau.

Division de la Nouvelle-Ecosse.

7 octobre 1898—Pendant que le steamer *Blue Hill*, de Sydney, N.-E., était à faire un voyage de Baddeck à Grand-Narrows, son arbre propulseur de bâbord se brisa et dut être remplacé par un autre.

5 janvier 1899—Pendant que le steamer *Alpha*, de Windsor, N.-E., était à faire un voyage de Yarmouth à Halifax, son arbre se brisa tout près de la roue; il fut toué jusqu'à Halifax et pourvu d'un nouvel arbre et d'une autre roue.

Division du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.

29 juillet 1899—Alors que le steamer *David Wiston* se rendait de Saint-Jean à Frédéricton, le tourillon à l'extrémité de son balancier supérieur se brisa; il fut toué jusqu'à Saint-Jean et réparé.

12 septembre 1899—Pendant que le steamer *Miramichi* était à faire son service régulier, son arbre coudé se brisa, et il fallut le remplacer par un autre.

15 octobre 1898—Le remorqueur à vapeur *Captain* coula bas à l'Anse de Marbre; cause de l'accident: un robinet avait été laissé ouvert. Le remorqueur fut remis à flot et réparé.

30 novembre 1898—Le steamer *Olivette* fut incendié alors qu'il se trouvait dans le bassin de radoub d'Hilyard. Perte totale.

22 mars 1899—L'arbre coudé du steamer *Storm King* se brisa, dans le port de Saint-Jean, et fut remplacé par un autre.

24 avril 1899—Le steamer *Prince Rupert* donna contre une obstruction flottante, alors qu'il était à environ 6 milles du Goulet de Digby, et sa roue à aubes de bâbord se brisa. Il continua son voyage et retourna avec une seule roue à Saint-Jean, où il fut réparé.

Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest.

22 juillet 1898—Le steamer *D. L. Mather*, alors qu'il était amarré au quai, à Kéwatin, prit feu on ne sait trop comment et coula bas; il fut ensuite remis à flot et réparé. Pertes estimées à $3,000.

Division de la Colombie-Britannique.

2 juillet 1898—Le steamer *Marquis of Dufferin*, pendant qu'on le conduisait à la remorque de Victoria à la rivière Yukon, fut assailli par une tempête et sombra au large du Cap Beale, Ile de Vancouver. Aucune perte de vie.

1er août 1898—Le steamer *Stickeen Chief*, pendant qu'on le remorquait de Wrangel à la rivière Yukon, fut surpris par une tempête et coula bas à la hauteur de Yaukestat, Pacifique N. Aucune perte de vie.

8 septembre 1898—Le steamer *Rossland*, qui se rendait de Robson à Arrowhead, rivière Colombie, aborda, à 2.15 heures du matin, le remorqueur *Fawn*, près de la station des pilotes, et le coupa en deux. Les fanaux du *Fawn* n'étaient pas allumés. Le *Rossland* exempt d'avaries ; le *Fawn* réparé depuis.

11 septembre 1898—Un incendie qui éclata dans le port de New-Westminster détruisit les steamers *Edgar*, *Bon Accord* et *Gladys*, qui furent brûlés jusqu'à fleur d'eau. Les coques se remplirent d'eau et coulèrent bas dans un endroit profond. Aucune perte de vie.

16 septembre 1898.—Le steamer *Barbara Buscowitz*, en se rendant à Fort-Simpson, donna contre un récif, à environ 3 milles de Kitkathia, et s'échoua. Il fut subséquemment remis à flot, conduit à Victoria et réparé.

29 novembre 1898.—Le steamer *City of Ainsworth* sombra à 7.30 heures du soir, alors qu'un vent impétueux soufflait, à 6 milles au sud de Pilot-Bay, lac Kootenay. Trois passagers et 6 des hommes d'équipage périrent.

1er février 1899—Le steamer *Greenwood*, qui avait été désarmé, à cause de la glace, aux Chutes Okanagan, lac des Chiens, prit feu, par suite du surchauffage d'un poêle, et fut détruit.

25 mars 1899.—Le steamer *Lees* s'échoua, à 1.30 heure du matin, sur l'île Thorburn, Chenal de Seaforth. Au bout de 22 heures il fut remis à flot sans aide et conduit à Victoria, où on le répara.

19 juin 1899.—Le steamer *Danube* donna contre la Barre de Kelp, à l'extrémité nord de l'île Duncan, se remplit d'eau et coula bas jusqu'à son pont principal. Il fut remis à flot et conduit à Victoria pour être réparé. Sept plaques du côté de tribord, qui avaient été brisées et bossuées, furent renouvelées.

POURSUITE ET AMENDES POUR VIOLATION DE L'ACTE D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

21 septembre 1898.—Le steamer *Témiscamingue*, d'Ottawa, fut saisi à Témiscamingue par ordre du percepteur des douanes, pour violation de l'Acte d'Inspection des Bateaux à vapeur en transportant des passagers sans avoir le certificat requis.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries avait pris des mesures pour recouvrer l'amende encourue, lorsque le propriétaire du steamer en question offrit de payer $100, montant qui fut accepté et déposé au crédit du receveur général, à la banque de Montréal, le 16 novembre 1898.

29 août 1898.—Les remorqueurs à vapeur *Pinafore* et *Merina* violèrent l'Acte d'Inspection des Bateaux à vapeur en touant un chalan, avec des passagers à bord, de Round-Hill à Digby, N.-E.,—le chalan en question n'ayant pas le certificat exigé par la loi.

La chose fut portée à la connaissance du ministère, mais comme les propriétaires des deux remorqueurs en avaient agi ainsi par ignorance de la loi et que c'était leur première offense, on ne leur imposa qu'une amende nominale de $10. Le montant perçu de ce chef fut transmis au ministère par traite n° 301, le 1er novembre 1898.

6 avril 1899.—Ordre fut donné d'intenter une poursuite contre le steamer *Clinton*, pour violation de l'Article d'Inspection des Bateaux à vapeur en ayant, pour diriger ses machines, un mécanicien non pourvu du certificat obligatoire.

Une dénonciation fut faite contre le propriétaire, le capitaine et le mécanicien. Le procès se déroula devant le juge de comté à Toronto. Le propriétaire et le mécanicien furent déclarés coupables et condamnés à une amende de $50 chacun, avec les frais, le tout s'élevant à $107.40,—somme qui fut déposée au crédit du ministère, à la banque de Montréal, le 18 juillet 1899.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD ADAMS,

Président du Bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1899		$ c.	
Conqueror	40	11 juillet	25	7 00	A hélice, Orillia à Barrie.
Annie C. Hill	Yacht	11 "	14	6 12	" lac Simcoe.
Sea Flower	"	12 "	7	5 56	" "
Mink	40	13 "	13	6 04	" lacs Muskoka.
Wanda	Yacht	13 "	12	5 96	" "
Nymoca	40	13 "	25	7 00	" "
Jennie Wilson	Remorq	14 "	7	5 56	" "
Rosseau	"	14 "	53	9 24	" "
Flyer	17	14 "	4	5 32	" "
Wapenao	Yacht	14 "	5	5 40	" "
Onaganoh	20	15 "	19	6 52	" "
Southwood	Remorq	15 "	19	6 52	" "
Bertha May	"	15 "	20	6 60	" "
Naiad	Yacht	15 "	29	7 32	" "
Allena May	Remorq	Non émis.	16	6 28	" "
Ontario	"	16 juillet	11	5 88	" "
Ethel May	Yacht	16 "	13	6 04	" "
Lake Joseph	Remorq	16 "	28	7 24	" "
Maple Leaf	Yacht	18 "	12	5 96	" "
*Wawonaissa	"	Non émis.	7	11 12	" "
Empress Victoria	100	20 juillet	106	16 48	" les lacs à Huntsville.
Sylvester	Remorq	20 "	27	7 16	" "
Gem	"	21 "	9	5 72	" "
Erastus Wiman	"	21 "	54	9 32	" "
Florence	"	22 "	27	7 16	" lac des Baies.
Mary Louise	40	22 "	64	10 12	" lac du Portage.
Lady of the Lake	Remorq	22 "	10	5 80	" lac des Baies.
Equal Rights	Yacht	22 "	6	5 48	" "
Waubaushene	Remorq	15 août	97	12 76	" baie Georgienne.
J. C. Else	"	16 "	33	7 64	A aubes, baie de l'Esturgeon.
Sea Gull	"	16 "	9	5 72	A hélice, baie Georgienne.
John William	"	17 "	14	6 12	" "
Queen City	328	19 "	312	32 96	" Toronto et Niagara.
Jessie L. McEdwards	Remorq	22 "	21	6 68	" lac Ontario.
Lillian	Yacht	29 "	5	5 40	" baie Georgienne.
Stiletto	30	16 "	14	6 12	" Waubaushene à rivi. de la Lnne.
May Flower	Remorq	16 "	14	6 12	" baie Georgienne.
Home Rule	Yacht	24 juin	3	5 28	" "
Chub	Fret	1er sept.	57	9 56	" lac Ontario.
Severn	Remorq	12 "	44	8 52	" baie Georgienne.
J. S. Blazier	"	Non émis.	89	12 12	" les lacs.
W. A. Rooth	"	20 sept.	52	9 16	" "
Edgar P. Sawyer	"	20 "	52	9 16	" lac et rivière.
Philadelphia	35	21 "	148	19 84	" Montréal et Duluth.
Herbert	Remorq	21 "	21	6 68	" rivière Ste-Marie.
Sea Gull	"	22 "	41	8 28	" "
Hattie Vinton	"	24 "	55	9 40	" lac Supérieur.
Gordon Gauthier	"	24 "	26	7 08	" "
Ann Clark	"	24 "	51	9 08	" "
Susan C. Doty	"	26 "	26	7 08	" "
Islander	"	Non émis.	6	5 48	" rivière Ste-Marie.
Delight	"	29 sept.	26	7 08	" lac Huron.
Agnes C	"	30 "	20	6 60	" Chenal Nord.
Bertha Endress	"	30 "	32	7 56	" rivière Ste-Marie.
M. G. McDonald	"	3 octobre.	29	7 32	" lac Huron.
James McKeon	"	3 "	36	7 88	" "
Stella	"	3 "	16	6 28	" "
P. S. Hiesordt	"	3 "	45	8 60	" "

* Honoraires et droits pour 1897 et 1898.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1899.		$ c.	
Camilla	15	3 octobre.	54	9 32	A hélice, Pointe aux Pins à Thessalon.
Scotch Thistle	30	4 "	17	6 36	" Killarney à Algoma-Mills.
Georgia	Remorq	4 "	28	7 24	" lac Huron.
Alpha	"	4 "	34	7 72	" baie Georgienne.
Fanny Arnold	25	4 "	73	10 84	" Killarney à Soo.
John Harrison	Remorq	6 "	44	8 52	" lac Huron.
Evangeline	Yacht	6 "	24	6 92	" "
Gertrude A. Rennie	Remorq	6 "	14	6 12	" "
Maggie May	40	7 "	46	8 68	" Killarney et Thessalon.
Creole	Remorq	7 "	21	6 68	" lac Huron.
Uncle Jim	"	7 "	11	5 88	" Chenal Nord.
Ethel	"	8 "	13	6 04	" baie Georgienne.
Cynthia	"	8 "	35	7 80	" "
Maida	Yacht	8 "	2	5 24	" "
Surprise	10	10 "	19	6 52	" baie Meldrum à Little-Current.
Tecumseh	Remorq	Non émis.	9	5 80	" lac Huron.
Huron Belle	"	11 octobre.	27	7 16	" "
		1898.			
City of Windsor	300	30 déc	511	44 88	" Collingwood à Soo.
		1899.			
Edna		Non émis.	55	9 40	"
Mascot	Remorq	29 nov	21	6 68	" baie Georgienne.
James Playfair	"	29 "	26	7 08	" "
Laura M.	"	30 "	18	6 44	" "
Mizpah	Yacht	30 "	18	6 44	" "
James Storey	Fret	1er déc	49	8 92	" "
		1900.			
Ada Alice	100	2 mars	53	9 24	" Toronto et île.
Eurydice	300	15 avril	319	33 52	A aubes, lacs et rivière.
Luella	125	20 "	38	8 04	A hélice, Toronto et île.
Bob Foote	Remorq	22 "	39	8 12	" baie Georgienne.
Hugh S.	"	22 "	24	6 92	" "
Orcadia	"	22 "	26	7 08	" "
Saucy Jim	"	22 "	93	12 44	" "
Dalton McCarthy	"	22 "	54	9 32	" "
Telegram		Non émis.	198	23 84	" lac Supérieur.
Drag. Dalt. McCarthy.		Non enregistré			
Maud S	Remorq	24 avril	14	6 92	" baie Georgienne.
City of London	308	24 "	516	49 28	" Kingston à Québec.
Fred A. Hodgson	Remorq	24 "	63	10 04	" baie Georgienne.
Lillie	"	24 "	50	9 00	" "
Dredge No. 1	Dragueur.	Non enregistré			
City of Toronto	400	25 avril	782	70 56	A aubes, Penetang. et Soo.
W. J. Aikens	Remorq	25 "	42	8 36	A hélice, les lacs.
City of Parry Sound	280	25 "	491	47 28	" Collingwood et Soo.
City of Midland	375	26 "	974	85 92	" " "
Majestic	763	26 "	1,578	134 24	" " et Duluth
Atlantic	300	26 "	683	62 64	" " et Soo.
City of Collingwood	650	26 "	1,387	118 96	" " et Duluth.
Athabasca	500	27 "	2,269	189 52	" O.-Sound et Fort-William.
Alberta	500	27 "	2,282	190 56	" " "
Manitoba	500	27 "	2,616	217 28	" " "
Rosedale	Fret	27 "	1,507	125 56	" les lacs.
*Heather Belle	Remorq	28 "	20	13 20	" baie Georgienne.
Algonquin	Fret	28 "	1,806	149 48	" les lacs.
Rover	Remorq	29 "	51	9 08	" baie Georgienne.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest.—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du bateau.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1900.		$ c.	
Dragueur No. 9	Dragueur.	Non émis.	187	19 96	
C. W. Chamberlain	Fret	2 mai	385	35 80	A hélice, Kingston et Duluth.
Metamora	Remorq	3 "	239	24 12	" les lacs.
Magnolia	"	3 "	367	34 36	" "
Mimintaga	"	3 "	73	10 84	" "
Topsy	Yacht	4 "	9	5 72	" baie Georgienne.
Superior	Remorq	4 "	89	12 12	" les lacs.
* Lilly	"	4 "	22	13 52	" baie Georgienne.
Masonic	40	5 "	39	8 12	" Penetang et Pte-au-Baril.
Roy	Yacht	5 "	6	5 50	" baie Georgienne.
Ida	"	5 "	21	6 68	" "
Shawanaga	Remorq	5 "	96	12 68	" "
Reliance	"	6 "	311	29 88	" les lacs.
Fred. Davidson	125.	6 "	43	8 46	" Penetang et Pte-au-Baril.
*Lillie May	Remorq	6 "	10	17 40	" baie Georgienne.
Maud	40	8 "	40	8 20	" Penetang. et Pte-au-Baril.
Harvey Neelon	Remorq	10 "	65	10 20	" les lacs.
Chicora	872	11 "	931	82 48	A aubes, lac Ontario.
Chippewa	2000	11 "	1514	129 12	" Toronto et Lewiston.
Corona	1456	11 "	1274	109 92	" " "
Ongiara	244	11 "	98	12 84	" Niagara et "
White Star	624	19 "	451	44 08	" lac Ontario.
A. Seaman	Remorq	25 "	76	11 16	A hélice, les lacs.
Port-Elgin Queen	"	25 "	37	7 96	" baie Georgienne.
Arbutus	Fret	25 "	49	9 00	" "
Joe Milton	200	26 "	93	12 52	" baie Georgienne et lac Huron.
Rambler	Remorq	Non. émis.	6	5 48	" baie Georgienne.
J. H. Jones	30	26 mai	152	20 24	" baie Georgienne et lac Huron.
John Hanlan	100	1er juin	37	7 96	" baie Toronto.
Dominion	Fret	6 "	478	43 24	" baie Georgienne et lac Huron,
Agnes	Remorq	27 avril	23	6 84	" baie Georgienne.
Thos. Maitland	"	27 "	107	13 48	" les lacs.
Constance	40	15 juin	42	8 36	" lacs Muskoka.
Oriole	97	15 "	75	11 00	" "
Muskoka	301	15 "	197	23 76	" "
Medora	505	15 "	299	31 92	" "
Nipissing	394	16 "	275	30 00	A aubes "
Mink	40	16 "	56	9 48	A hélice "
Queen of the Isles	Remorq	16 "	40	8 20	" "
Priscilla	Yacht	16 "	20	6 60	" "
Kenoyha	363	17 "	225	26 00	" "
Ahmic	39	17 "	43	8 44	" "
Charlie M	39	17 "	50	9 00	" "
Gypsy	Yacht	19 "	20	6 60	" "
Comet	Remorq	19 "	20	6 60	" "
Devenish	Yacht	20 "	3	5 24	" "
Wanita	125	20 "	44	8 52	" chutes de Burk et hav. d'Ahmic.
Emulator	Yacht	21 "	25	7 00	Rivière Maganetawan.
Glenrosa	Remorq	21 "	63	10 04	A hélice, chutes de Burk et hav. d'Ahmic.
Wenonah	108	21 "	161	20 88	" " "
Longford	150	22 "	53	9 24	" lac Couchiching.
Lorna Doone	Yacht	22 "	5	5 40	" lac Simcoe.
Islay	344	23 "	175	22 00	" Orillia et Barrie.
Edna	40	24 "	55	9 40	" Penetang. et Pte-au-Baril.
Marie	Remorq	24 "	12	6 04	" baie Georgiennne.
Herold Gauthier	"	24 "	9	5 72	" "
Lorna Doone	38	24 "	18	6 52	" Pte au Baril et riv. de la Lune.
Bertha	38	24 "	18	6 44	" " "

* Honoraires et droits pour 1898 et 1899.

* Honoraires et droits pour 1897, 1898 et 1899.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1899.		$ c.	
Geraldine............	Remorq ..	26 juin....	65	10 28	A hélice, baie Georgienne.
Emma................	150.......	26 "	75	11 00	" Penetang. et Pte-au-Baril.
Alfred Morrell........	Remorq ..	26 "	40	8 76	" baie Georgienne.
Halcro	Yacht....	26 "	8	5 64	" "
Carlton..............	26........	26 "	8	5 72	" Pte-au-Baril et riv. de la Lune.
Mabel G.............	Yacht....	27 "	10	5 80	" baie Georgienne.
Una...............	"	28 "	22	6 76	" "
Odessa..............	30........	28 "	12	5 96	" Midland et environs.
D. L. White..........	Remorq ..	29 "	56	9 48	" baie Georgienne.
Bruce............. ..	"	29 "	16	6 28	" "
Total............	....	... .	30,823	3,464 52	

JAMES JOHNSTON, *Toronto.*

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada mais enregistrés ailleurs, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1900.		$ c.	
International..........	380.......	22 sept....	144	19 52	A hélice, Saut à Thessalon.
J. L. Beckwith	....	Non émis.	104	16 32	"
City of Green Bay.....	84........	27 sept....	257	28 56	" lac Supérieur.
Total............	....	....	505	64 40	

JAMES JOHNSTON,
Toronto.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droit de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1900.		$ c.	
Welcome	Rem. de p.	19 juil.	21	6 68	A hélice, lac Huron.
Gilphie	Yacht	19 "	19	6 52	" "
Mary Arnott	Remorq	19 "	8	5 64	" "
C. M. Bowman	"	19 "	88	12 04	" "
* Sarah E. Day	"	20 "	5	10 80	" "
Elmer	"	20 "	38	8 04	" "
A. Chambers	Rem. de p.	20 "	23	6 84	" "
John Logie	"	21 "	29	7 32	" "
Earl	"	21 "	18	6 44	" "
Phœnix	Remorq	21 "	37	7 96	" "
Sea Shell	"	22 "	7	5 56	" "
Winnie	"	22 "	14	6 12	" "
Eleanor	Rem. de p.	27 "	26	7 10	" lac Erié.
Osprey	"	28 "	6	5 48	" "
Ivey Alderson	"	28 "	39	8 12	" baie de la Longue-Pointe.
Lena	Yacht	29 "	14	6 12	" " "
Geo. Swann	Rem. de p.	2 août	18	6 44	" lac Huron.
Evelyn	"	3 "	32	7 56	" "
W. H. Seibold	"	3 "	22	6 76	" "
Sea King	"	3 "	26	7 08	" "
Hazard	"	29 juil.	34	7 72	" lac Erié.
W. M. German	"	29 "	28	7 24	" "
* Caponaning	Remorq	17 août	18	12 88	" rivière des Français.
Nocross	"	18 "	20	6 60	" "
Maggie McLean	"	18 "	37	7 96	" "
Evelyn	"	19 "	85	11 80	" "
Frank G. McAulay	Rem. de p.	22 "	43	8 44	" lac Huron.
Juno	"	22 "	28	7 24	" "
Clucas	"	22 "	28	7 24	" "
Lizzie May	Remorq	23 "	18	6 44	" "
Sea Gull	Rem. de p.	23 "	19	6 52	" "
Sea Queen	"	24 "	18	6 44	" "
Killarney Belle	"	24 "	28	7 24	" "
Arbutus	Remorq	25 "	49	8 92	" baie Georgienne
Snowstorm	Rem. de p.	29 "	17	6 36	" lac Erié.
A. H. Jennie	Fret	31 "	148	16 84	" lacs.
Enterprise	Rem. de p.	31 "	18	6 44	" lac Erié.
Uncle Tom	"	31 "	8	5 72	" "
Swan	"	1er sept.	14	6 12	" "
Belle	"	1er "	16	6 28	" "
Ida Belle	"	1er "	6	5 48	" "
Verva	40	13 "	55	9 40	" lac Wahnapitae.
Great Western	200	22 "	1,080	94 40	A roues à aubes, Windsor et Détroit.
Lansdowne	200	27 "	1,571	133 68	" "
Monarch	330	20 "	2,017	169 36	A hélice, Windsor et Duluth.
E. Windsor	Fret	8 oct.	86	11 88	" Wallaceburg et environs.
Nina	Remorq	13 "	11	5 88	" " "
W. S. Ireland	Fret	13 "	105	13 40	" " "
John Lee, sr	220	14 "	52	9 16	" entre les lacs Huron et Erié.
Ariadne	Remorq	14 "	38	8 04	" Wallaceburg et environs.
City of Mt Clemens	Fret	14 "	102	13 16	" " "
Ripple	Remorq	14 "	15	6 20	" " "
T. J. Collop	Fret	15 "	63	10 04	" " "
Willie Scagel	Remorq	15 "	22	6 76	" " "
Frankie	Yacht	15 "	24	6 92	" " "
Huron	Remorq	3 août	55	9 40	" lac Huron.
†Eagle	Yacht	3 "	12	23 84	" "
Daisy	Remorq	Non émis.	11	5 88	" "
A. V. Crawford	"	29 août	51	9 08	" lac Erié.

* Droits et honoraires pour 1897 et 1898.
† Droits et honoraires pour 1895, 1896, 1897 et 1898.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droit de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1900.		$ c.	
Michigan	500	16 mars	1,730	146 40	A aubes, Windsor et Détroit.
Ontario—caboteur	500 / 524	16 "	1,615	137 20	" " "
Lakeside Lake	349	20 "	348	35 84	A hélice, lac Ontario.
Mascassa	616	8 avril	459	44 72	A hélices jumelles, Hamilton et Toronto.
Acacia	200	8 "	107	16 54	A hélice, Hamilton et Burlington.
Daniel Lamb	Dragueur.	Non émis.			Baie de Toronto.
*Sandford	Remorq	11 avril	56	18 96	A hélice, lacs.
Seguin	20	17 "	818	73 44	" Prescott et Duluth.
Cuba	109	19 "	931	82 48	" Toledo et Montréal.
Persia	150	19 "	757	68 56	" Hamilton et Montréal.
Lake Michigan	12	19 "	573	53 84	" Duluth et Montréal.
Sir S. L. Tilley	Fret	19 "	1,178	102 24	" " Québec.
Alert	Remorq	20 "	47	8 76	" canal Welland.
Inez	"	20 "	59	9 72	" "
Chas. E. Armstrong	"	21 "	49	8 92	" "
A. D. Cross	"	21 "	47	8 76	" "
Mary R.	"	21 "	44	8 52	" "
Golden City	"	21 "	35	7 80	" "
Escort	"	21 "	40	8 20	" "
S. Kneeland	"	22 "	46	8 68	" "
Ocean	125	24 "	684	62 72	" Montréal et Sarnia.
Erin	Fret	25 "	651	60 08	" " Duluth.
Tecumseh	"	25 "	840	72 20	" Prescott et "
Saginaw	Remorq	26 "	357	33 56	" lacs.
Home Rule	"	26 "	81	11 48	" "
Wales	"	26 "	350	33 00	" "
Juno	Fret	27 "	288	28 04	" Montréal et Duluth.
Sunshine	Yacht	27 "	66	10 28	" lacs.
Imperial	220	28 "	150	20 00	" Sarnia et Sandusky.
Onaping	Remorq	28 "	256	25 48	" lacs.
United Lumberman	Fret	29 "	399	36 92	" Montréal et Duluth.
Charlton	Remorq	29 "	389	36 12	" lacs.
Niagara	Fret	2 mai	468	42 44	" Montréal et Duluth.
*Lillie Smith	"	3 "	275	54 00	" " "
United Empire	295	3 "	1,961	164 88	" Windsor et "
Tepiakan	Rem. de p.	4 "	29	7 32	" lac Huron.
Ontario	Fret	Non émis.	655	57 40	" "
Comfort	40	5 mai	14	6 12	" Sombra et Marine-City.
Mayflower	900	8 "	189	23 12	A aubes, baie de Toronto.
Primrose	900	8 "	189	23 12	" "
Arlington	100	8 "	23	6 84	A hélice "
Thistle	345	8 "	78	11 24	A aubes "
Shamrock	383	8 "	154	20 32	" "
Kathleen	196	8 "	110	16 80	A hélice "
Electric	Yacht	8 "	49	8 92	" lacs.
Clinton	Fret	8 "	430	39 40	" Montréal et Duluth.
Hiawatha, caboteur	Yacht / 733	8 "	46	8 68	" baie de Toronto.
Garden City Lake	500	9 "	637	59 04	A aubes, lac Ontario.
Jubilee	40	9 "	10	5 80	A hélice, canal Welland.
Augusta	Remorq	10 "	57	9 56	" "
Heward McMaugh	"	10 "	42	8 36	" "
Jas. Norris	"	10 "	50	9 00	" "
M. R. Mitchell	"	10 "	40	8 20	" "
Nellie Bly	Rem. de p.	11 "	13	6 04	" lac Ontario.
Ella Taylor	Remorq	11 "	34	7 72	" canal Welland.
Maid of the Mist	80	12 "	62	9 96	" chutes Nia. Ont. et ch. Nia. N.Y.
Modjeska	801	13 "	678	62 24	A hélices jumelles, Hamilton et Toronto.
Myles	Fret	15 "	1,199	100 92	A hélice, Québec et Duluth.
Victoria	300	16 "	181	22 48	" Ottawa et Montréal.
Clark Bros	66	16 "	33	7 64	" baie de Toronto.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1900.		$ c.	
Cleopatra	Yacht	16 mai	104	13 32	A hélice, les lacs.
Island Queen	140	16 "	23	6 84	" baie de Toronto.
City of Chatham	580	18 "	341	35 28	" Chatham et Détroit.
Owen	Fret	19 "	103	13 24	" " et environs.
Euna	Remorq	19 "	6	5 48	" " "
Vick	"	19 "	13	6 04	" " "
W. S. Ireland	Fret. 448	Non émis.	105	....	" " "
A. J. Tymon, cabotage sur le lac	300	22 mai	194	23 52	" lac Ontario.
Union	300	23 "	267	29 36	A aubes, Fort-Erié et Black-Rock.
Lincoln	500	1er juin	337	34 96	A hélice, Niagara et Toronto.
St. Andrew	10	3 "	1,113	97 04	" Prescott et Duluth.
Toronto	1,000	8 "	2,779	230 32	A aubes, " Hamilton.
Wm. Booth	36	8 "	46	8 68	A hélice, Belleville et Adolphustown.
Urania	500	9 "	898	79 84	A aubes, lac Erié.
Carmona	400	10 "	980	86 40	" Cleveland et Saut-Ste-Marie.
Manolia	Yacht	Non émis.	6	....	A hélice, Toronto et environs.
City of Windsor	....	"	511	48 88	" Owen-Sound et Saut-Ste-Marie.
Abino	40	19 juin	8	5 64	" Youngstown et Niagara.
Mazeppa	300	23 "	146	19 65	" Hamilton et Toronto.
M. A. Bennett	Remorq	24 "	34	7 72	" les lacs.
Hope	300	26 "	170	21 60	" Buffalo et Fort-Erié.
Adrelixa	40	27 "	15	6 20	" Pointe-Abino et Crystal-Beach.
Gordon Jerry	Fret	30 "	124	14 92	" lac Ontario.
Queen City	328	30 "	312	32 96	" Niagara et Toronto.
*Morning Star	Remorq	30 "	5	10 80	" baie de Toronto
		Total	36,336	3,782 73	

* Honoraires et droits pour 1898-'99.

JOHN DODDS,
Toronto.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés ailleurs, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1899.		$ c.	
Niagara	100	13 juillet	214	25 12	A hélice, Buffalo et Fort-Erié.
Gazelle	512	14 "	183	22 64	" " Crystal-Beach.
Puritan	725	15 "	409	40 72	A hélices jumelles "
Pearl	845	16 "	552	52 16	A aubes, Buffalo et Port-Colborne.
Columbia	671	25 "	399	39 92	A hélice " "
Riverside	....	Non émis.	125	18 00	" rivière Niagara.
Idlehour	746	26 juillet	348	35 84	" Buffalo et Chippewa, bac pour wagons.
Chenango No. 1	....	Non émis.	1,942	163 36	A hélices jumelles, lac Erié.
Annie F. Owen	40	21 juin	50	9 00	A hélice, rivière Niagara.
Flora	....	Non émis.	562	52 96	A aubes, lac Erié.
Transfer	248	16 sept	1,511	128 88	" Windsor et Détroit, bac pour wagons.
Michigan Central	300	19 "	1,522	129 76	" " "
Wyandotte	904	21 "	320	33 60	A hélice, Détroit et Ile au Sucre.
City of Toledo	1,120	22 "	1,004	88 31	A aubes, Toledo et Sarnia.
Newsboy	381	24 "	200	24 00	A hélice, Amherstburg et Sarnia.
Transport	256	26 "	1,595	135 60	A aubes, Windsor et Détroit, bac pour wagons.
Sappho	558	26 "	224	25 92	A hélices, entre les lacs Erié et Huron.
Promise	769	28 "	473	45 84	" " "
Idlewild	806	29 "	363	37 07	A aubes, Toledo et Port-Huron.
Darius Cole	1,088	30 "	538	51 06	" entre les lacs Erié et Huron.
Omar D. Conger	398	10 octobre	347	35 76	A hélice " "
James Beard	150	10 "	87	14 96	" Sarnia et Port-Huron.
Grace Dormer	162	11 "	66	13 28	" " "
Welcome	266	12 "	213	25 04	" Port-Huron et Détroit.
Fortune	502	26 sept	200	24 00	" Windsor et Détroit.
Excelsior	181	26 "	229	26 32	" " "
Ariel	226	26 "	202	24 16	" Walkerville et Détroit.
Victoria	182	26 "	192	23 36	" Windsor et Détroit.
		1900.			
Excelsior	560	25 avril	229	26 32	A hélice " "
Promise	1,000	28 "	473	45 84	" entre les lacs Erié et Huron.
Sappho	700	29 "	224	25 92	" " "
Greyhound	1,353	10 juin	621	57 70	" " "
Arundell { Cabotage / sur le lac.	600 / 300	12 "	339	35 12	A hélice, Sarnia et Ogdensburg.
Idlewild	800	12 "	363	37 07	A aubes, Toledo et Port-Huron.
Annie F. Owen	40	19 "	50	9 00	A hélice, rivière Niagara.
Pearl	845	21 "	552	52 16	A aubes, Buffalo et Port-Colborne.
Puritan	725	21 "	409	40 72	A hélic. jum., Buffalo et Crystal-Beach
Gazelle	512	22 "	183	22 64	A hélice " "
Total	....	....	17,513	1,699 13	

JOHN DODDS,
Toronto.

Bateaux à vapeur non inspectés, pendant l'exercice clos le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage. enregistré.	Observations. — Cause de la non-insp. et classe du vapeur.	
Huron	1,338	900	A hélic. jum., bac p. wagons	
International	1,052	638	" "	
J. C. Clark	145	99	A hélice, passagers.	
Gertrude	76	51	" "	
Queen	7	5	" "	
Meteor	337	181	A roues à aubes, remorqueur.	
Luther Westover	127	80	" "	
Cecebe	11	8	A hélice, remorqueur.	
Herbert M.	21	18	" "	
Signal	94	64	" "	
H. L. Lovering	55	38	" "	
Frank Reid	34	23	" "	
L. Shickluna	16	11	" "	
Harry Sewell	25	17	" "	
Albert Wright	29	21	" "	
Grace Darling	26	18	" "	Non employés.
St. George	21	14	" "	
Clara Hickler	42	32	" "	
W. L. Davis	46	34	" "	
Purvis	13	9	" remorq., de pêche.	
Abeona	46	31	" yacht.	
Sonntag	7	5	" "	
Ripple	5	4	" "	
Curlew	3	3	" "	
A. M. Petrie	20	13	" "	
Viola	68	46	" "	
Kate Murray	3	2	" "	
Siesta	3	2	" "	
R. Kendrick	15	12	" fret.	
La Belle	75	58	" "	
Maybird	46	32	" "	
*Enterprise	148	99	" passagers.	
*Agnes	14	10	" "	
*Hiawatha	163	111	" "	
*City of Dresden	194	124	" "	
*Scotia	13	9	" "	
J. V. O'Brien	59	31	" "	
Ocean Lily	3	2	" remorqueurs.	
Island Belle	31	21	" "	
*Nautilus	8	5	" "	Pas de demande
Iota	6	4	" "	
*Despatch	33	22	" "	
*Energy	116	70	" fret.	
Walter Scott	26	18	" remorqueur.	
*Sweet Mary	13	9	" "	
Albani	5	4	" "	
*Minota	29	19	" yacht.	
*Secret	9	6	" "	
*Ranger	8	5	" "	
John J. Long	201	137	" remorq. de pêche.	
Minnie Martin	10	7	" passagers.	
G. P. McIntosh	58	41	" remorqueur.	
Elite	22	15	" "	Hors d'atteinte.
Advance	72	49	" " de pêche.	
Shamrock	14	10	" "	
Vixen	68	53	" "	
Totaux	5,129	3,360		

*Ces steamers ont été inspectés depuis le 1er juillet 1899.

JAMES JOHNSTON.
JOHN DODDS,
Toronto.

Bateaux à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du navire et où employé.
		1899.		$ cts.	
Carmona	300	5 juillet	980	86 40	A roue à aubes, Sandusky au Saut.
City of Chatham	580	5 "	341	35 28	A hélice, Chatham et Détroit.
Scotia	30	6 "	13	6 04	" Amherstburg et Bois-Blanc
John Lee, sr	200	7 "	52	9 16	" rivière Détroit.
Jubilee	40	7 "	10	5 80	" baie Rondeau.
City of Dresden	100	7 "	194	23 52	" ports du lac Erié.
John Hanlan	173	20 "	37	7 96	" baie de Toronto.
Charlie M	39	31 "	50	9 00	" lacs Muskoka.
Conqueror	40	21 "	25	7 00	" lac Simcoe.
Longford	40	22 "	53	9 24	" "
Islay	348	22 "	175	22 00	" "
Stiletto	30	22 "	14	6 12	" Waubaushene et Moose Pointe.
Agnes	25	23 "	14	6 12	" Belle Ewart et Pointe Roach.
Medora	416	16 août	299	31 92	" lac Muskoka.
Nipissing	396	17 "	275	30 00	" "
Oriole	97	17 "	75	11 00	" "
Mink	40	18 "	13	6 04	" "
Onaganoh	20	18 "	19	6 52	" "
Flyer	17	18 "	4	5 32	" "
Kenoyha	363	18 "	225	26 00	" "
Ahmic	40	19 "	43	8 44	" "
Muskoka	248	20 "	99	12 92	" "
Constance	40	20 "	42	8 36	" "
Queen of the Isles	35	22 "	40	8 20	" "
Nymoca	40	22 "	25	7 00	" "
Empress Victoria	100	23 "	106	16 48	" Huntsville et Portage.
Mary Louise	40	23 "	64	10 12	" Dorset et Portage.
Wanita	125	24 "	44	8 52	" chute de Burk et havre d'Ahmic.
Glenrosa		Non accor.			" "
Wenonah	108	24 août	161	20 88	A roues à aubes et hélice, Magnettawan.
Queen City	328	29 "	312	32 96	A hélice, lac Ontario.
Gypsy	40	17 "	20	6 60	" lac Muskoka.
Scow Vladmir		Non accor.			" "
Verva	40	13 sept.	55	9 40	" lac Wahnapatae.
Monarch	330	20 "	2,017	169 36	" Windsor et Duluth.
Juno	Fret	24 "	288	28 04	" Montréal et Duluth.
Great Western	200	23 "	1,080	94 40	A roues à aubes, Windsor et Détroit.
Lansdowne	200	24 "	1,571	133 68	" "
Edna	110	23 juin	55	9 40	A hélice, Penetang. et Pte aux Barils.
Julian V. O'Brien	25	30 sept.	59	9 72	" ports de la baie Georgienne.
* Coponaning		Non accor.	18	12 88	" rivière des Français.
Maggie May	40	30 sept.	46	8 68	" Killarney et Thessalon.
Scotch Thistle	30	30 "	17	6 36	" " Algoma-Mills.
Lillie Smith	Fret	22 "	275	27 00	" Montréal et Duluth.
Camilla	135	30 "	54	9 32	" Pte-aux-Pins et Thessalon.
Philadelphia	35	29 "	148	19 84	" Montréal et Duluth.
City of Windsor	300	29 "	511	48 88	" Collingwood et Saut.
Telegram	L. 200 / R. 330	29 "	198	23 84	" Saut et havre de la Péninsule.
Fanny Arnold	25	30 "	73	10 84	" Killarney et Saut.
Surprise	10	30 "	19	6 52	" Meldrum et Little-Current.
		1900.			
Lakeside	524	10 avril	348	35 84	" Toronto et ports du lac Ontario.
Macassa	616	13 "	459	44 72	" Toronto et Hamilton.
Ada Alice	100	18 "	53	9 24	" baie de Toronto.
Michigan	500	19 "	1,730	146 40	A roues à aubes, Windsor et Détroit.
Ontario	500	20 "	1,615	137 20	" "
Tecumseh	Fret	20 "	840	72 20	A hélice, Prescott et Duluth.

*Honoraires et droits pour 1897 et 1898.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

INSPECTION DE COQUES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.			
Erin	Fret	21 avril	651	60 08	A hélice, Montréal et Duluth.
United Lumberman	"	21 "	399	36 92	" "
Imperial	220	20 "	150	20 00	" Sarnia et Sandusky.
Niagara	Fret	22 "	468	42 44	" Montréal et Duluth.
Ocean	125	22 "	684	62 72	" Montréal et Sarnia.
Cuba	109	22 "	931	82 48	" Montréal et Toledo.
Luella	125	22 "	38	8 04	" baie de Toronto.
Persia	150	24 "	757	68 56	" Montréal et Duluth.
Sir L. Tilley	14	24 "	1,178	102 24	" Duluth et Québec.
Lake Michigan	12	24 "	573	53 84	" Duluth et Montréal.
Majestic	763	25 "	1,578	134 24	" tous les lacs.
Atlantic	300	25 "	683	62 64	" Collingwood et Saut.
City of Collingwood	650	25 "	1,387	118 96	" tous les lacs.
City of Toronto	400	26 "	782	70 56	A aubes Penetang. et Saut.
City of London	308	26 "	516	49 28	A hélice, Kingston et Québec.
City of Midland	375	26 "	974	85 92	" Collingwood et ports des lacs.
City of Parry Sound	280	26 "	491	47 28	" " et Saut.
Athabasca	500	27 "	2,269	189 52	" Owen-Sound et For-tWilliam.
Alberta	500	27 "	2,282	190 56	" " "
Manitoba	500	28 "	2,616	217 28	" " "
Joe Milton	200	28 "	93	12 52	" baie Georgienne et lac Huron.
Rosedale	Fret	29 "	1,507	125 56	" Duluth et Prescott.
Algonquin	"	29 "	1,806	149 48	" " "
John J. Long	65	1er mai	201	24 08	" baie Georgienne et lac Huron.
United Empire	295	5 "	1,961	164 88	" Windsor et Duluth.
Seguin	20	5 "	818	73 44	" Prescott et Duluth.
Comfort	40	6 "	14	6 12	" Sombra et Marine-City.
Hiawatha	300	6 "	163	21 04	" Sarnia et rivière St-Clair.
Island Queen	140	8 "	23	6 84	" baie de Toronto.
Clinton	Fret	8 "	430	39 40	" Montréal et Duluth.
Chicora	872	11 "	931	82 48	A aubes, lac Ontario.
Chippewa	2,000	11 "	1,514	129 12	" "
Corona	1,456	11 "	1,274	109 92	" "
Ongiara	244	11 "	98	12 84	A hélice, rivière Niagara.
Garden City { Lac, cabotage	500 / 733	12 "	637	59 04	A aubes, lac Ontario.
Shamrock	383	13 "	154	20 32	" baie de Toronto.
May Flower	900	13 "	189	23 12	" "
Clark Bros	40	13 "	33	7 64	" à aubes "
Myles	Fret	15 "	1,199	100 92	" Montréal et Duluth.
C. W. Chamberlain	"	16 "	385	35 80	" "
Primrose	900	17 "	189	23 12	A aubes, baie de Toronto.
Kathleen	196	17 "	110	16 80	A hélice, "
Victoria	333	18 "	181	22 48	" rivière Ottawa.
White Star { Lac, cabotage	464 / 624	19 "	451	44 08	A aubes, lac Ontario.
Thistle	345	25 "	78	11 24	" baie de Toronto.
Acacia	200	20 "	107	16 54	A hélice, Hamilton et Burlington.
Modjeska	801	20 "	678	62 24	" Toronto et Hamilton.
A. J. Tymon { Lac, cabotage	300 / 448	27 "	194	23 52	" lac Ontario.
Union	300	29 "	267	29 36	A aubes, Fort-Erié et Black-Rock.
Maid of the Mist	80	30 "	62	9 96	A hélice, Chutes-Niagara.
Lincoln { Lac, cabotage	330 / 498	30 "	337	34 96	" Toronto et Ste-Catherines.
Gem	40	1 juin	9	5 72	" Portage et Pte-Sydney.
		1899.			
J. H. Jones	30	1 oct.	152	20 24	" lac Huron et baie Georgienne.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

INSPECTION DE COQUES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Toronto	1,000	15 juin	2,779	230 32	A aubes, Hamilton et Prescott.
William Booth	36	8 "	46	8 68	A hélice, baie de Quinté.
Carmona	400	10 "	980	86 40	A aubes, Cleveland et Saut.
Dominion	Fret	6 "	478	43 24	A hélice, lac Huron et baie Georgienne.
		1899.			
Mink	40	17 août	56	9 48	" lacs Muskoka.
		1900.			
St. Andrew	10	19 juin	1,113	97 04	" Prescott et Duluth.
Urania	500	22 "	898	79 84	A aubes, lac Erié.
Hope	300	1 "	170	21 60	A hélice, Buffalo et Ft.-Erié.
Abina	40	27 "	8	5 64	" rivière Niagara.
Mazeppa	300	28 "	146	19 65	" Toronto et Hamilton.
Britannic	277	1er mai	428	42 24	A aubes, baie Georgienne.
Emma	150	30 juin	75	11 00	A hélice, Penetang. et Pte-au-Baril.
Edna	40	30 "	55	9 40	" " "

WM. EVANS.
Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada mais enregistrés ailleurs, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

INSPECTION DE COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Columbia	671	25 juillet	399	39 92	A hélice, lac Erié.
Riverside	......	Non émis.	125	18 00	" "
Idiehour	746	26 juillet	348	35 84	" "
Puritan	725	26 "	409	40 72	" "
Pearl	845	27 "	552	52 16	A aubes, "
Gazelle	512	27 "	183	22 64	A hélice, "
Victoria	182	28 "	192	23 36	" Détroit et Windsor.
Excelsior	560	29 "	229	26 32	" " "
Promise	769	29 "	473	45 84	" entre les lacs Erié et Huron.
Sappho	558	29 "	224	25 92	" " "
Fortune	502	30 "	200	24 00	" " "
Idlewild	806	30 "	363	37 07	A aubes, Toledo et Port-Huron.
Darius Cole	1,088	30 "	538	51 06	" lac Erié et lac Huron.
City of Toledo	1,120	1er août	1,004	88 31	" Toledo et Sarnia.
Greyhound	1,353	3 "	621	57 70	" Détroit et Port-Huron.
Ariel	226	1 "	202	24 16	" Windsor et Détroit.
Wyandotte	904	2 "	320	33 60	" Détroit et Ile du Sucre.
Omer D. Conger	398	4 "	347	35 76	" lacs Erié et Huron.
* Grace Dormer	162	4 "	66	13 28	" Sarnia et Port-Huron.
* James Beard	150	5 "	87	14 96	" " "
Transfer	248	21 sept.	1,511	128 88	" Windsor et Détroit.
Transport	256	21 "	1,595	135 60	" "
Michigan Central	300	22 "	1,522	129 76	" "
News Boy	381	22 "	200	24 00	A hélice, Amherstburg et Sarnia.
International	380	29 "	144	19 52	" Soo et Thessalon.
City of Green Bay	84	29 "	257	28 56	" Soo et Ile du Caribou.
Niagara	100	25 mai	214	25 12	" Buffalo et Fort-Erié.
		1900.			
Arundell	Lac 300, Riv. 600	12 juin	339	35 12	" Sarnia et Ogdensburg.
Annie F. Owen	40	27 juin	50	9 00	" rivière Niagara

* $3.00 payés de trop pour honoraires d'inspection.

WM. EVANS,
Inspecteur de coques.

Bateaux à vapeur non inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

INSPECTION DE COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-insp. et classe du vapeur.
Ontario	655	445	Pas de demande.
Gilphie	19	18	"
J. C. Clark	145	99	"
City of Mt. Clemens	102	69	"
Queen	7	5	"
Maple Leaf	12	8	"
Advance	72	49	"
Gordon Gauthier	26	18	"
Walter S. Davis	46	37	"
Carlton	8	6	Inspectés durant la première semaine de juillet 1899.
Lorna Doone	18	12	
Geraldine	65	45	
Bertha	18	12	
Maud	40	27	
Fred Davidson	43	29	
Masonic	39	26	
Odessa	12	8	
Arlington	23	16	Pas de demande.

WM. EVANS,
Inspecteur de coques.

Bateaux à vapeur inspectés pendant l'année expirée le 30 décembre 1899.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Rosedale	....	2 juillet	1,506·93	128 56	Fret, grands lacs
Dorothy	30	2 "	10·09	5 80	Trenton et Prescott.
Sophy	30	2 "	25·73	7 08	" "
Edmond	....	1er juin	39·10	8 12	Remorqueur, canal Rideau.
Miltonia	....	11 juillet	32·18	7 56	Yacht de plaisance.
Madge	....	16 "	9·49	2e insp.	" "
Jopl	40	16 "	10·54	5 88	Kingston et Ottawa.
North Star	165	18 "	39·60	8 20	Lac du Riz et tributaires.
Beaver	75	19 "	18·00	6 44	" "
Eclipse	100	19 "	17·94	6 44	" "
City of Peterborough	300	20 "	287·60	31 04	" "
Sunbeam	210	21 "	104·92	16 40	Ctés Victoria et Peterboro.
Golden City	175	21 "	68·02	10 44	" "
Majestic	185	22 "	67·77	10 44	" "
Alice Ethel	190	23 "	71·75	10 76	" "
Grey Hound	40	25 "	37·35	7 96	" "
Marie Louise	110	25 "	39·02	8 12	" "
Maple Leaf	70	26 "	26·08	7 08	" "
Myrtle	....	26 "	91·50	{ 12 32* 12 32 }	Remorqueur Victoria et Peterboro
Crandella	400	27 "	266·20	29 28	" "
Water Witch	....	27 "	9·20	5 72	Remorqueur, eaux de Lindsay.
Comet	35	28 "	7·60	5 64	Ctés Victoria et Peterboro.
Express	20	28 "	3·90	5 32	Lac et rivière Scugog.
Nouna Roy	....	29 "	4·14	5 32	Yacht de plaisance.
Dawn	40	29 "	20·20	6 60	Ctés Victoria et Peterboro.
Beaubocage	150	30 "	129·00	18 32	" "
Calumet	....	30 "	21·87	6 76	Yacht de plaisance
Esturian	297	1er août	139·39	19 12	Ctés Victoria et Peterboro.
Undine	22	1 "	13·81	6 12	" "
Lady of the Lake	40	2 "	32·95	7 64	" "
Rainbow	40	3 "	25·92	7 08	Lac du Riz et tributaires.
Albani	....	5 "	57·83	9 64	Yacht de plaisance.
Olga	25	5 "	5·28	5 40	Kingston et Prescott.
Ingomar	....	6 "	22·48	6 76	Yacht de plaisance.
International	200	15 "	395·31	39 60	Brockville et Prescott.
C. F. Dunbar	....	16 "	32·86	7 64	Remorqueur, canal de Cornwall.
Princess Louise	100	16 "	26·36	7 08	Kingston et Montréal.
Mona	....	17 "	24·87	7 00	Remorqueur, canal de Cornwall.
Ivy	30	17 "	7·43	5 56	Cornwall et lac Saint-François.
Sandy	....	18 "	29·57	7 32	Remorqueur, canal.
Grenada	175	18 "	57·00	9 56	Kingston et Montréal.
Beaver	....	22 "	40·88	8 28	Remorqueur, canal et rivière.
Alaska	....	22 "	48·74	8 92	" fleuve Saint-Laurent.
Maggie A. Bennett	....	23 "	33·85	7 72	" rivière et canal.
H. C. Curtis	....	23 "	36·19	7 96	" "
Mary Ellen	....	24 "	20·22	6 60	" "
W. J. Poupore	....	13 sept.	46·54	8 76	" "
Hubert Larkin	....	31 août	48·73	8 92	" "
Montmorency	....	31 "	17·81	6 44	" "
Fearless	....	31 "	46·38	8 68	" "
D. P. Dey	....	31 "	11·26	5 88	" "
A. B. Cooke	....	31 "	34·17	7 72	" "
John Hunter	....	31 "	32·14	7 56	" "
Umbria	....	31 "	42·98	8 44	" "
Wm. Davis	....	31 "	40·23	8 20	" "
Mabel	....	31 "	11·24	5 88	" "
Myra	....	31 "	73·21	10 84	" fleuve Saint-Laurent.

*Pour 1897.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Aberdeen	40	22 sept.	12·65	6 04	Kingston et Ottawa.
Eva Belle	10	22 "	10·10	5 80	" "
Kilbirnie		31 août	15·23	6 20	Yacht de plaisance.
Nellie	20	24 sept.	6·82	5 56	Kingston et Ottawa.
Tropic	15	26 "	8·86	5 72	" "
Commodore	25	27 "	3·06	5 24	Carleton-Place et Innesville.
Gilbert		31 août	40·83	8 28	Remorqueur, canal et rivière.
Prince Edward		14 oct.	18·22	6 44	Passeur, Tyendinaga et Sophiasburg
		1900.			
Resolute	25	30 mars	371·86	37 76	Tous les lacs et rivières.
Pierrepont	415	4 avril	251·98	28 16	Cap-Vincent et Prescott.
David G. Thomson		7 "	185 05	19 80	Remorqueur, lac et rivière.
Jessie Hall		7 "	56·54	9 56	" fleuve Saint-Laurent.
Hero { jusq'à Montréal. 300 }	475	8 "	342·12	35 36	Trenton et Montréal.
Deseronto	85	10 "	54 57	9 40	Trenton et Prescott.
Rescue	25	10 "	52·29	9 16	" "
Ella Ross	300	11 "	324·88	34 00	Brighton "
Nile		11 "	96·30	12 68	Fret, baie de Quinté.
Ranger	25	12 "	13·83	6 12	Trenton et Picton.
Glengarry		12 "	732 41	63 56	Fret, tous les lacs.
Rosemount	10	13 "	1,580·37	134 40	" et passagers, tous les lacs.
Bannockburn	15	13 "	1,619·56	137 60	" " "
Bothnia		14 "	883 36	71 64	" " "
Reginald		14 "	186·26	19 88	Remorqueur, lac et rivière.
D. D. Calvin		14 "	749·53	65 00	Fret, tous les lacs.
Arabian	13	15 "	1,073·49	93 84	" et passagers, tous les lacs.
Valeria	135	15 "	51·55	9 16	Trenton et Prescott.
Orion		17 "	846·43	72 68	Fret, tous les lacs.
Petrel		17 "	345·76	32 68	Remorqueur, tous les lacs.
Aberdeen		19 "	144·86	16 36	Fret, lac et rivière.
Water Lily		19 "	95·09	12 60	" "
Alexandria { 450 sur lac }	600	20 "	863·15	77 04	Charlotte et Montréal.
H. F. Bronson		21 "	137·12	15 96	Remorqueur, lac et rivière.
Active		21 "	301·70	29 16	" "
Chieftain		22 "	434·68	39 80	" "
William Johnston		22 "	94·72	12 60	" "
Hector		22 "	20·64	6 68	" "
Frank Jackman		22 "	38·90	8 12	" canal et rivière.
Antelope		24 "	82·84	11 64	" "
St. George		24 "	67·85	10 44	" "
Armenia		25 "	623·68	54 92	Fret, tous les lacs.
North King	525	29 "	872·95	77 84	Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent.
James Swift	125	1er mai	265·92	29 28	Kingston et Ottawa.
John Milne		1 "	108·53	13 72	Fret, lac et rivière.
Parthia		2 "	198·13	20 84	Remorqueur, lac et rivière
John Haggart	250	3 "	201·60	24 16	Ottawa et Montréal.
Dredge No. 5		4 "	100·00	13 00	Canaux du Saint-Laurent.
Quebec		4 "	108·31	13 64	Fret, fleuve Saint-Laurent.
Mary A. Laughlin		5 "	22·62	6 84	Remorqueur, canal et rivière.
		1899.			
Gracie	40	15 août	10·50	5 88	Massena et Valleyfield.
Drag. Sir Hector					Canaux du Saint-Laurent.
Drag. Central City					" "
Drag. Pontiac					" "
		1900.			
D. R. Van Allen		8 mai	317·95	30 44	Fret, lac et rivière.
Saturn	15	8 "	883·09	78 64	" et passagers, tous les lacs.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Rival	40	8 mai	125·14	18 00	Remorqueur et pass., flv. St.-Laurent.
Glide		9 "	77·90	11 24	" lac et rivière.
Ruth		9 "	36·45	7 88	" canal et rivière.
Jubilee	140	9 "	53·94	9 32	Valleyfield et Massena.
America { j'q'à Montréal. 500 }	698	9 "	553·03	52 24	Trenton et Montréal.
Skylark		20 "	43·29	8 44	Yacht de plaisance.
Alberta		15 "	122·43	14 76	Fret, fleuve Saint-Laurent.
J. G. Nichols		15 "	139·15	16 12	" "
Maud L		15 "	14·05	6 12	Remorqueur, fleuve Saint-Laurent.
C. H. Merritt	350	17 "	121·58	17 76	Brighton et Prescott.
King Ben		22 "	145·36	16 60	Fret, fleuve Saint-Laurent.
Geraldine		22 "	17·90	6 44	Yacht de plaisance.
Antelope	40	25 "	24·98	7 00	Trenton et Prescott.
Naiad		17 juin	15·41	6 20	Yacht de plaisance.
Reindeer	245	21 mai	58·29	9 64	Trenton et Prescott.
Varuna	240	21 "	134·04	18 72	Brighton et Prescott.
Brockville	375	20 juin	190·75	23 28	Kingston et Cornwall.
Curlew	20	20 mai	8·55	5 72	Trenton et Prescott.
Jessie Forward	25	20 "	5·64	5 48	" "
Annie Lake	40	20 "	18·52	6 52	Brighton et Prescott.
Madge		20 "	9·49	5 72	Yacht de plaisance.
Kismet		20 "	5·42	5 40	" "
Carmana		20 "	56·08	9 48	" "
Marmora	10	1er juin	12·96	6 04	Marmora et rivière Trent.
Dorothy	30	2 "	10·09	5 80	Trenton et Prescott.
Stranger		31 juill.	53·41	9 24	Remorqueur, eau de Lindsay.
Edmond		1er juin	39·10	8 12	" canal et rivière.
Blue Bell		6 "	11·97	5 96	Yacht de plaisance.
Where Now		7 "	47·78	8 84	" "
Nellie Cuthbert	125	7 "	59·03	9 72	Kingston et Ottawa.
Cambria (lac 400)	600	12 "	937·25	82 96	Toronto et Prescott.
		1899.			
Stranger		20 août	49·58	9 00	Remorqueur, canal de Cornwall.
		1900.			
Argyle (lac 535).	750	20 mai	800·29	64 00	Toronto et Prescott.
Maggie May		1er juin	29·03	7 32	Remorqueur, canal et rivière.
Albani		19 "	57·83	9 64	Yacht de plaisance.
Lee		19 "	8·73	5 72	" "
Kenneth	15	19 "	4·11	5 32	Prescott et Gananoque.
Illicellewaet		20 "	15·69	6 28	Yacht de plaisance.
Correlia	20	20 "	3·81	5 32	Kingston et Prescott.
Dortha		21 "	50·98	9 08	Yacht de plaisance.
International	200	23 "	395·31	39 60	Prescott et Ogdensburg.
City of Belleville	250	23 "	101·17	16 08	Kingston et Prescott.
Columbian (lac 400)	950	24 "	703·90	64 32	Toronto et Québec.
Wenonah		24 "	5·59	5 48	Yacht de plaisance.
Reliance	25	1er avril	239·14	27 12	Fret et passagers, tous les lacs.
Armenia	275	29 juin	109·99	16 80	Trenton et Dickinson's-Landing.
Siesta		29 "	14·96	6 20	Yacht de plaisance.
Hydra		29 "	5·70	5 48	Remorq. de pêche, baie de Quinté.
		1899.			
Lillian B	15	25 sept.	3·76	5 32	Carleton Place et Innesville.
Total			25,995·64	2,960 40	

THOMAS P. THOMPSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés ailleurs, etc.—Division d'Ontario-Est.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Valetta	40	5 juillet	27·84	7 24	A hélice, Kingston et Ogdensburg.
Gen'l W. B. Franklin	25	5 "	10·20	5 80	" " "
Sophia	60	5 "	16·36	6 28	" Trenton et Fort Covington.
Sirius	46	6 "	17·80	6 44	" Kingston et "
Minnie			9·74		
Nettie	25	6 "	11·02	5 88	" Kingston et Ogdensburg.
Claude S	25	7 "	15·55	6 28	" " "
Virginia	50	7 "	21·72	6 76	" " "
H. P. Bigelow	100	7 "	46·67	8 76	" Trenton et "
Naiad	12	8 "	6·00	5 48	" Kingston et "
I. Wonder					
Spry	25	8 "	4·39	5 32	" " "
Ariel			7·74		
Junita	45	9 "	20·24	6 60	" Trenton et "
Island Belle	335	9 "	89·77	12 20	" Kingston et "
Arundell ... { Lac 250	600	12 "	339·39	35 12	" Sarnia et "
Badger State	404	6 août	1,115·52	97 28	" Duluth et Prescott.
Empire State			1,116·53	97 36	" " "
		1900.			
Islander	416	13 avril	118·61	17 52	A aubes, Kingston et Ogdensburg.
New Island Wanderer	400	15 "	195·63	23 68	A hélice, " "
Outing	25	12 mai	15·87	6 28	" Prescott et Fort-Covington.
St. Lawrence	645	16 "	312·90	33 04	A aubes, Kingston et Montréal.
Empire State { j'sq'à Montréal. 600 }	863	16 "	379·74	38 40	" " "
New York	730	16 "	294·87	31 60	" " "
Jessie Bain	150	16 "	44·37	8 52	A hélice, Kingston et Ogdensburg.
Sophia	45	12 juin	16·36	6 28	" Trenton et Fort-Covington.
Wm Armstrong	25	20 "	181·24	22 48	" bac pour wagons, Brockville et Ogdensburg.
Capt. Visgar	80	21 "	29·23	7 42	A hélice, Kingston et Ogdensburg.
Island Belle	335	21 "	89·77	12 20	" " "
Milton	45	22 "	19·42	6 52	" Cap-Vincent et Ft-Covington
Dean	22	22 "	11·19	5 88	" " "
Cresco	65	22 "	62·00	9 96	" " "
Messina	250	23 "	89·67	12 12	" " Cornwall.
Spencer Meade	35	24 "	17·94	6 44	" Cap-Vincent et Ft-Covington
Valetta	40	26 "	27·84	7 24	" Kingston et Ogdensburg.
Virginia	50	15 avril	21·72	6 76	" " "
H. P. Bigelow			46·67	8 76	" Trenton et Ogdensburg.
Total			4,851·52	583 80	

THOS. P. THOMPSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du bateau.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-insp. et classe du vapeur.
Dolce	4·74	3·22	Passagers, à hélice, pas de demande.
Pilgrim	262·49	165·37	" à aubes "
Rescue	7·23	4·92	" à hélice "
Caribou	144·19	97·49	" " "
Mary Ethel	98·61	56·13	" à aubes "
Startled Fawn	25·49	17·34	" à hélice "
Mildred	4·50	3·06	Yacht, à hélice "
Anna	7·89	6·49	Remorqueur, à hélice "
Olga,	5·28	3·84	Passagers, à hélice "
Transit	140·81	92·93	" rem., à hélice "
	701·23	450·79	

THOS. P. THOMPSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

INSPECTION DE COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Dorothy	30	2 juillet	10 09	5 80	A hélice, Trenton et Prescott
Sophy	30	2 "	25·73	7 08	" "
Jopl	40	16 "	10·54	5 88	" Kingston et Ottawa.
North Star	165	18 "	39·60	8 20	" lac du Riz et ses tributaires.
Beaver	75	19 "	18·00	6 44	" " "
Eclipse	100	19 "	17·94	6 44	" " "
City of Peterborough	300	21 "	287·60	31 04	A aubes " "
Majestic	185	21 "	67 74	10 44	A hélice, com. de Victoria et Peterboro
Sunbeam	210	22 "	104·92	16 40	" " "
Golden City	175	22 "	68·02	10 44	" " "
Alice Ethel	190	23 "	71·75	10 76	A aubes " "
Grey Hound	40	25 "	37·35	7 96	A hélice " "
Marie Louise	110	25 "	39·02	8 12	" " "
Maple Leaf	70	26 "	26·08	7 08	" " "
Comet	35	27 "	7·60	5 64	" " "
Crandella	400	27 "	266·20	29 28	A aubes " "
Express	20	28 "	3·90	5 32	A hélice, lac et rivière Scugog.
Dawn	40	29 "	20·20	6 60	" com. de Victoria et Peterboro
Beaubocage	150	30 "	129·00	18 32	A aubes " "
Esturion	297	1er août	139·39	19 12	" " "
Undine	22	1er "	13·81	6 12	A hélice " "
Lady of the Lake	40	2 "	32·95	7 64	" " "
Rainbow	40	3 "	25·92	7 08	" lac du Riz et ses tributaires.
Ivy	30	17 "	7·43	5 56	" Cornwall et lac St-François.
Grenada	175	18 "	57·00	9 56	" Kingston et Montréal.
International	200	22 "	395 31	39 60	A hélices jum., Brockville et Prescott.
Meteor	350	24 "	299·43	31 92	A hélice, creek Gordon et Témiscamingue.
Clyde	60	24 "	29·16	7 32	" "
Wenoway	40	26 "	98·96	12 92	A aubes, lac des Quinze.
Dora	25	27 "	48·32	8 84	A hélice, creek Gordon et Témiscamingue-Nord.
Argo	75	27 "	154·06	17 32	A aubes, creek Gordon et Témiscamingue-Nord.
Temiscamingue	400	29 "	412·89	41 04	" "
Charlotte	30	30 "	13·86	6 12	A hélice, lac Kippewa.
R. Hurdman	40	31 "	93·12	12 44	" "
Maid of the Mill	20	1er sept.	8·18	5 64	" lac Wahnapitae.
Dauntless	20	3 "	7·93	5 64	" lac Nipissingue
Gracie	40	17 "	10·50	5 88	A aubes, Masséna et Valleyfield.
Princess Louise	100	17 "	26·36	7 08	A hélice, Kingston et Montréal.
Commodore	....	Non émis.	3·06	5 24	
Tropic	15	24 sept.	8·86	5 72	" " Ottawa.
Nellie	20	24 "	6·82	5 56	" " "
Aberdeen	40	26 "	12·65	6 04	" " "
Prince Edward	Passeur	15 oct	18·22	6 44	A aubes centrales, Tyendinaga et Sophiasburg.
Thistle	15	19 "	2·18	5 16	A hélice, baie de Barry et Havergal.
		1900.			
Pierrepont	415	3 avril	251·98	28 16	A aubes, Trenton et Cap-Vincent et Prescott.
America { Prescott / Montréal	698 / 500	7 "	553·03	52 24	" "
Hero { Prescott / Montréal	475 / 300	10 "	342·12	35 36	A aubes, Trenton et Montréal.
Resolute	25	15 "	371·86	37 76	A hélice, tous les lacs et rivières.
Bannockburn	15	17 "	1,619·56	137 60	" "
Glengarry	Fret	19 "	732·41	63 56	" "
Rosemount	10	17 "	1,580·37	134 40	" "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Fin.*

INSPECTION DE COQUES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Ella Ross	300	18 avril	324·88	34 00	A aubes, Brighton et Prescott.
Deseronto	85	18 "	54·57	9 46	A hélice, Trenton et Prescott.
D. D. Calvin	Fret	20 "	749·53	65 00	" tous les lacs et rivières.
Arabian	13	22 "	1,073·49	93 84	" Duluth et Québec.
Armenia	Fret	26 "	623 68	54 92	" tous les lacs et rivières.
Bothnia	"	26 "	833·36	71 64	" "
Orion	"	27 "	846·43	72 68	" "
Alexandria.. { Lac / Rivière..	450 / 600	27 "	863·15	77 04	A aubes, Charlotte et Montréal.
Valeria	135	28 "	51·55	9 16	A hélice, Trenton et Prescott.
North King	525	29 "	872·95	77 84	A aubes, lac Ontario et fleuve Saint-Laurent.
James Swift	125	1er mai	265·92	29 28	A hélice, Kingston et Ottawa.
John Haggart	250	3 "	201·60	24 16	" Ottawa et Montréal.
Saturn	15	4 "	883·09	78 64	" tous les lacs et rivières.
D. R. Vanallen	Fret	5 "	317·95	30 44	" " "
Jubilee	140	9 "	53·94	9 32	" V'leyfield, C'nwall et Massena
Eva Bell	10	18 "	10·10	5 80	" Kingston et Ottawa.
C. H. Merritt	350	19 "	121·58	17 76	" Brighton et Prescott.
Varuna	240	19 "	134·04	18 72	" " "
Reindeer	165	19 "	58·29	9 64	" Trenton et Prescott.
Antelope	40	25 "	24·98	7 00	" " "
Brockville	375	20 juin	190·75	23 28	" Kingston et Cornwall.
Annie Lake	40	29 mai	18·52	6 52	" Brighton et Prescott.
Jessie Forward	25	29 "	5·64	5 48	" Trenton et Prescott.
Curlew	20	29 "	8·55	5 72	" " "
Marmora	10	30 "	12·96	6 04	" Marmora et rivière Trent.
Sparrow	40	6 juin	38·17	8 04	" Callender et baie Franks.
Dauntless	20	6 "	7·93	5 64	" lac Nipissingue.
Ladas	40	6 "	54·47	9 32	" Callender et Chaudière.
Booth	40	6 "	346·55	35 76	A aubes, Wisawasa et ch. aux Estur.
Queen	40	6 "	15·37	6 20	A hélice, baie Nord et rivière du Sud,
Verva	40	8 "	54·54	9 40	" lac Wahnapitae.
Maid of the Mill	20	8 "	8·18	5 64	" "
Victoria	400	10 "	187·58	23 04	A aubes, Pembroke et Des Joach.
D. B. Mulligan	40	10 "	76·69	11 16	A hélice, Pemb. et Ile des Allumettes.
Cambria.. { Lac, cabotage	400 / 600	12 "	937·25	82 96	A aubes, Toronto et Prescott.
Iona	15	12 "	231·53	26 56	A hélice, tous les lacs et rivières.
Argyle.. { Lac / Riv. Excn..	535 / 750	14 "	700·29	64 00	A aubes, Toronto et Prescott.
Rival	40	17 "	125·14	18 00	" Brighton et Montréal.
Corella	20	19 "	3·81	5 32	A hélice, Kingston et Prescott.
Kenneth	15	19 "	4·11	5 32	" Prescott et Gananoque.
International	200	23 "	395·31	39 60	A hélices jum., Prescott et Ogdensburg
City of Belleville	250	23 "	101·17	16 08	" Kingston et Prescott.
Columbian.. { La, cabotage.	400 / 950	24 "	703·90	64 32	A hélices jumel., Toronto et Québec.
Mahigama	40	27 "	19·91	6 60	" Pembroke et Ft-William.
Lillian B	15	27 "	3·76	5 32	" Carleton-Place et Innesville.
		1899.			
Commodore	25	27 sept.	3·06	5 24	" Carleton-Place et Innesville.
		1900.			
Reliance	25	29 juin	239·14	27 12	" tous les lacs et rivières.
Armenia	275	30 "	109·99	16 80	" Trenton et Dickensons-Lndin.
Ranger	25	30 "	13·83	6 12	" Trenton et Picton.
Rescue	25	30 "	52·29	9 16	" Trenton et Prescott.

ALEXANDER HORN,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada mais enregistrés ailleurs, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

INSPECTION DE COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passgers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.			
Sirius	46	6 juillet..	17·80	6 44	A hélice, Kingston et Ft-Covington.
Sophia	60	6 " ..	16·36	6 28	" Trenton et Ft-Covington.
Valetta	40	6 " ..	27·84	7 24	" Kingston et Ogdensburg.
Minnie	....	Non émis.	9·74	....	
H. P. Bigelow	100	7 juillet..	46·67	8 76	" Trenton et Ogdensburg.
Nettie	25	7 " ..	11·02	5 88	" Kingston et Ogdensburg.
Spry	24	7 " ..	4·39	5 32	" " "
Naiad	12	8 " ..	6·00	5 48	" " "
Claude S	25	8 " ..	15·55	6 28	" " "
Gen. W. B. Franklin	25	8 " ..	10·20	5 80	" " "
Virginia	50	9 " ..	21·72	6 76	" " "
I. Wonder	....	Non émis.	....	....	
Ariel	....	" "	....	....	
Junita	45	11 juillet..	20·24	6 60	" Trenton et Ogdensburg.
Island Belle	335	11 " ..	89·77	12 20	" Kingston et Ogdensburg.
Arundell	L. 250; R. 600	12 " ..	339·39	35 12	" Sarnia et Ogdensburg.
Badger State	Ex. 404; Rég. 153	6 août ..	1,115·52	97 28	" Duluth et Prescott.
Empire State	....	Non émis..	1,116·53	97 36	" tous les lacs, rivières et baies.
		1900.			
Islander	416	8 avril ..	118·61	17 52	A aubes, Kingston, Cap-Vincent et Ogdensburg.
Outing	25	12 mai ..	15 87	6 28	A hélice, Cap-Vincent et Ft-Covington
New Island Wanderer	400	15 " ..	123·00	23 68	" Kingston, Cap-Vincent et Ogdensburg.
New York	730	17 " ..	294·00	31 60	A aubes, Kingston et Montréal.
St. Lawrence	645	16 " ..	312·90	33 04	" Kingston, Cap-Vincent et Montréal.
Empire State.. (Montréal.. .. / Ogdensburgh)	600 / 863	17 " ..	379·74	38 40	" " "
Jessie Bain	150	16 " ..	44·37	8 52	A hélice, Kingston et Ogdensburg.
Sophia	45	12 juin ..	16·36	6 28	" Trenton et Ft Covington.
Wm. Armstrong	Trav. 25	20 " ..	181·24	22 48	" Brockville et Ogdensburg.
Capt. Visgar	80	21 " ..	29·23	7 32	" Ogdensburg et Kingston.
Island Belle	335	21 " ..	89·77	12 20	" " "
Milton	45	22 " ..	19·42	6 52	" C. Vincent et Ft-Covington.
Dean	22	22 " ..	11·19	5 88	" " "
Cresco	65	22 " ..	62·00	9 96	" " "
Massena	250	23 " ..	89·67	12 12	" Cap-Vincent et Cornwall.
Spencer Meade	35	24 " ..	17·94	6 44	" Cap-Vincent et Ft-Covington.

ALEXANDER HORN,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

INSPECTION DE COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
Dolce	4·74	3·22	A hélice, pas de demande.
Pilgrim	262·49	165·37	A aubes, "
Rescue	7·23	4·92	A hélice, "
Caribou	144·19	97·49	" "
Mary Ethel	98·61	56·13	A aubes "
Startled Fawn	25·49	17·34	A hélice "
Olga	5·28	3·84	" "
Transit	140·81	92·93	A hélices jumelles "

ALEXANDER HORN,
Inspecteur de coques.

LISTE des chalans de remorque qui ont été inspectés et auxquels des certificats ont été accordés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du chalan.	Nombre de passagers.	Port d'inspection.	Date de l'inspection.	Date de l'expiration du certificat.	Date de l'émission du certificat.	Tonnage brut.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.
			1898.	1899.	1898.		$ c.	1898.
Sultana	200	Peterborough	19 juillet	19 juillet	12 août	40·00	10 00	19 juil
Eclipse	200	Lakefield	22 "	22 "	12 "	37·50	10 00	22 "
Lindsay	500	Lindsay	25 "	25 "	12 "	75·00	10 00	23 "
Chemong	400	Chut's Fénelon	29 "	29 "	12 "	103·23	10 00	29 "
City of Peterboro'	200	Peterborough	3 août	3 août	12 "	49·50	10 00	3 août
Otonabee	200	"	3 "	3 "	12 "	49·00	10 00	3 "
John Loughrin	80	Portage de la Tortue	30 "	30 "	8 sept	35·92	10 00	30 "
Chaudière	150	Sturgeon-Falls	2 sept	2 sept	8 "	71·70	10 00	2 sept
Carleton	200	Carleton-Place	23 "	23 "	4 octobre	67·94	10 00	4 oct
			1899.	1900.	1899.			1899.
Hastings	125	Birdsall	30 mai	30 mai	24 juin	35·58	10 00	30 mai
Chaudière	150	Sturgeon-Falls	9 juin	9 juin	16 "	71·70	10 00	8 juin
Total						637·07	110 00	

ALEXANDER HORN,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Winona	....	29 juillet..	12·00	5 96	Remorqueur à hélice, rivière Ottawa.
Clyde	60	30 " ..	29·16	7 32	A hélice, passag., lac Témiscamingue.
Meteor	350	30 " ..	299·43	31 92	" " "
H. Trudel	....	1er août..	13·38	6 04	Remorqueur à aussière, lac des Quinze.
John Thompson	....	1 " ...	5·15	5 40	Yacht à hélice "
Wenoway	40	2 " ...	98 96	12 92	A aubes, passagers, "
Ballantyne	....	2 " ...	13·82	6 04	Remorqueur à aussière "
Quinze	....	2 " ...	32 46	7 56	" à hélice "
Argo	75	5 " ...	154 06	17 32	A aubes, passagers, lac Témiscam.
Dora	25	5 " ...	48·32	8 84	A hélice, passagers "
Temiscamingue	400	6 " ...	412·89	41 04	A aubes, " "
Otter	....	6 " ...	21·16	6 68	Remorq. à aussière, lac Kippewa.
D. A. Martin	....	6 " ...	77·60	11 24	" à hélice, rivière du Nord.
Charlotte	30	8 " ...	13·86	6 12	" " pass., lac Kippewa.
R. Hurdman	40	8 " ...	93·12	12 44	" " "
North River	....	8 " ...	13·61	6 12	" à aussière, rivière du Nord.
Beaver	....	9 " ...	13·09	6 04	" " lac Témiscamingue
Mink	....	9 " ...	13·82	6 12	" " "
Maid of the Mill	20	10 " ...	8·18	5 64	A hélice, pass., lac Wahnapitae.
Turtle	....	11 " ...	33·12	7 64	Remorq. à aussière, lac Nipissingue.
River Belle	....	12 " ...	14·14	6 12	" à hélice, Combermere et baie de Barry.
Weslemkoon	....	13 " ...	17·00	6 36	" à aussière, lac Nipissing.
Monarque	....	15 " ...	136·41	15 88	" à roues à aubes, riv. Ottawa.
Lake	....	20 " ...	145·00	16 60	" à hélice, fleuve St-Laurent.
Owl	....	25 " ...	3·69	5 32	Yacht à hélice.
Janet Craig	....	Non émis..	11·73	5 96	A hélice, pass., lac des Chats.
Richelieu	....	" "	33·67	7 72	" " lac Richelieu.
W. Ross	....	30 sept. ..	14·19	6 12	Remorq. à hélice, rivière Ottawa.
Alcyone	....	20 octobre.	38·44	8 04	Yacht à hélice.
Thistle	15	26 " ..	2 18	5 16	A hél., pass., baie de Barry et Havergal
Wild Rose	....	9 nov....	9·97	5 80	A hélice, yacht.
		1900.			
Longueuil	300	11 avril...	365·42	37 20	Passeur à roues à aub., Mont. et Long.
Hochelaga	600	11 " ...	419·00	41 52	" " " Boucherville.
Melbourne	125	24 " ...	894·43	79 52	A hélice, pass., Montréal et Toledo.
Duchess of York	700	25 " ...	489·74	47 20	A aubes, rivière Ottawa.
Chateauguay	40	25 " ...	222·27	25 76	" " pass., Mont. et Châteaug.
Nora	....	26 " ...	28·13	7 24	Remorq. à hélice, fleuve St-Laurent.
McNaughton	....	27 " ...	137.19	15 96	" " " "
Florence	....	27 " ...	112·94	14 04	" " " "
Archie Stewart	....	28 " ...	79·62	11 40	" " rivière Ottawa.
E. B. Eddy	....	28 " ...	78·44	11 24	" " "
Dolphin	....	28 " ...	69·66	10 60	" " "
Florence	....	28 " ...	61·53	9 96	" " "
G. H. Notter	....	28 " ...	14·00	6 12	" " "
Sir Hector	....	28 " ...	39·72	8 20	" " "
Rockland	....	29 " ...	77·56	11 24	" " "
Ida	140	29 " ...	247·26	27 76	A hélice, pass., Montréal et Ottawa.
Hall	50	29 " ...	246·92	27 76	" " " "
Welshman	25	29 " ...	143·43	19 44	" " " "
Harry Bate	50	29 " ...	253·71	28 32	" " " "
D. B. Mulligan	40	1er mai...	76·69	11 16	Passeur à hél., Pembroke et Desjardins
Victoria	400	1 " ...	187·58	23 04	A aubes " Des Joachins.
C. B. Powell	....	1 " ...	272·34	26 76	" remorq., haut de la riv. Ottawa
Alex, Fraser	....	2 " ...	320·20	30 60	" " " "
E. H. Bronson	....	2 " ...	285·22	27 80	" " " "
Pembroke	....	2 " ...	194·21	20 52	" " " "

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Nama		3 mai	41·86	8 36	A hélice, yacht.
Bonito	30	3 ″	17·35	6 36	Passeur à hélice, Calumet et L'Orignal
F. W. McRae		5 ″	46·00	8 68	Remorq. à hélice, fleuve Saint-Laurent
Mansfield	60	6 ″	169·06	21 52	Passeur à hélice, Charlemagne et Bout de l'Ile.
Charlemagne		6 ″	76·38	11 08	A hélice, remorq., fleuve Saint-Laurent
Bonenfant	20	6 ″	21·34	6 68	A aubes, passeur Charlemagne et Bout de l'Ile.
Sovereign	700	9 ″	637·29	58 96	A aubes, pass., Montréal et Carillon.
Garnet	200	9 ″	152·05	20 16	″ ″ Valleyfield.
Filgate	189	9 ″	425·00	42 00	″ ″ Cornwall.
G. H. Harris		9 ″	87·46	11 96	A hélice, remorq., rivière Ottawa.
*Rocket	277	11 ″	428·50	42 24	A aubes, pass., Collingwood et ports de la baie Georgienne.
Princess	443	11 ″	579·96	54 32	A aubes, pass., Montréal et Carillon.
Richelieu		11 ″	113·38	17 04	″ ″ ″ ″
Empress	800	12 ″	677·60	62 16	″ ″ ″ Grenville.
Albert		13 ″	216·98	22 36	″ remorq. haut de la riv. Ottawa
Juno		13 ″	17·09	6 36	A hélice, yacht.
G. B. Pattee		13 ″	30·38	7 40	″ remorq. haut de la riv. Ottawa
G. B. Green	565	13 ″	254·81	28 40	A aubes, pas., Aylm. et rap. des Chats
Samson		15 ″	15·27	6 20	″ remorq. haut de la riv. Ottawa
J. L. Murphy		15 ″	173·05	18 84	A hélice, ″ ″ ″
Madawaska		15 ″	14·57	6 20	A aussière, ″ ″ ″
Amable du Fond		15 ″	17·40	6 36	″ ″ ″ ″
Hamilton		15 ″	319·88	30 60	A aubes ″ ″ ″
Princess Louise	200	16 ″	114·88	17 20	A hélice, pass., Ottawa et Grenville.
E. G. Laverdure	100	16 ″	54·00	9 32	″ ″ ″ ″
Beatrice B	40	16 ″	58·63	9 72	″ traversier, Ottawa et Hull.
Marquis of Lorne		16 ″	20·19	6 60	″ ″
Emile	40	16 ″	11·80	5 96	″ pass., Ottawa et Montréal.
Ada		17 ″	28·52	7 24	″ remorqueur, rivière Ottawa.
Russell		17 ″	76·49	11 16	″ ″ ″
Bella Ritchie	100	17 ″	68·52	10 52	A aubes, pas., Ottawa et Papineauville
Minnie Bell		17 ″	21·74	6 76	A hélice, remorqueur, canal Rideau.
Robert Anglin		17 ″	97·18	12·76	″ fret, Ottawa et fleuve Saint-Laurent.
Agnes	40	18 ″	29·37	7 32	″ pass., Buckingham et Haute Chute.
Leon	20	18 ″	14·57	6 29	″ pass., Haute Chute et Notre-Dame de la Garde.
Thurso	40	19 ″	20·07	6 60	A aubes, Thurso et Clarence.
Winona		19 ″	12·00	5 96	A hélice, remorqueur. rivière Ottawa.
Ishaway		25 ″	6·76	5 56	″ yacht.
Hiram Easton		29 ″	34·00	7 72	″ remorq, rivière Ottawa.
Glide	40	29 ″	80·48	11 40	″ passeur Hawkes. et Calumet.
T. Osborne		29 ″	24·97	7 00	″ remorqueur, rivière Ottawa.
Laurier	40	1 juin	18·66	6 52	″ pas., Montréal et Vaudreuil.
Olive	60	1 ″	213·00	25 04	″ ″ ″ Portland.
St. Michael		2 ″	15·65	6 28	A aubes, remorqueur, rivière Ottawa.
Col. By		2 ″	9·31	5 72	A hélice, remorqueur, canal Rideau.
Napierville	40	3 ″	165·44	21 20	A aubes, traver., Côte Ste-Catherine et Verdun.
Nosbonsing		5 ″	24·53	7 00	A hélice, remorqueur, lac Nosbonsing
Booth	40	5 ″	347·00	35 76	A aubes, pass., Wisawasa Chute-aux-Esturgeons.
Zephyr		5 ″	2·78	5 24	A hélice, remorqueur, lac Nipissing.
Ladas	40	5 ″	54·47	9 32	″ pass., Callander et Chaudière
Dauntless	20	6 ″	7·93	5 64	″ ″ lac Nipissingue.

Nom changé en celui de "Britannic."

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Sparrow..............	40	6 juin....	38·17	8 04	A hélice, pass., Callander et baie Frank
Shoofly...............	... .	6 "	9·99	5 80	" remorq. lac aux Truites.
Queen..........	....	7 "	15 37	6 20	" pass., bu Nord et riv. du Sud
Verva	40	8 "	54·54	9 40	" " lac Wahnapitae.
Maid of the Mill......	20	8 "	8·18	5 64	" " "
Empress...............	....	9 "	35·57	7 88	" remorqueur, lac Nipissingue.
Turtle....	....	9 "	33·12	7 64	A aussière " "
Hebron..	....	13 "	149·00	16 92	A hélice, fret, fleuve Saint-Laurent et rivière Ottawa.
Maude.........	350	16 "	269·23	29 52	A aubes, pass., Montréal et Ottawa.
Lady of the Lake.....	700	24 "	607·00	56 56	" " Newport et Magog.
Owl..................	10	24 "	3·69	5 32	A hélice " " "
Annie C	10	24 "	6·33	5 51	" " " "
John A	....	24 " .. .	19·70	6 60	" remorq., lac Memphremagog
Prefontaine...........	40	26 "	433·83	42 72	" pass., Montréal and Québec.
Robinault	200	26 "	332·00	34 56	" " " Valleyfield.
Chaffey..............	40	27 "	42·44	8 36	" " Valleyfield et Lancaster.
White Squall.	....	27 "	7·47	5 56	" yacht.
John.................	25	28 "	35·17	7 80	A aubes, passeur, Carillon et Pointe-Fortune.
†Frolic...............	....	29 "	15·72	12 56	A hélice, yacht.
Total	... .	....	15,432·95	1,957 39	

† Droits et honoraires payés pour 1898 ef 1899.

WM. LAURIE,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Nellie Reid		20 juillet	55·71	9 48	A hélice, remorqueur, lac et rivières.
Maggie R. King		10 août	27·13	7 16	" " canaux.
Grue n° 2		11 "	100·00	13 00	Grue flottante, port de Montréal.
Tim Doyle		19 "	14·84	6 20	A hélice, remorqueur, canaux.
Gracie	40	23 "	10·50	5 88	A aubes, pass., Valleyfield et Massena.
*Windermere		16 sept.	31·17	14 96	A hélice, yacht.
Frank Perew		3 oct.	43·02	8 44	" remorqueur, rivières.
Honoré		20 "	21·89	6 76	" "
		1900.			
Grue n° 5		24 mars	100·00	13 00	Grue flottante, port de Montréal.
Grue n° 4		24 "	100·00	13 00	" "
Grue n° 6		27 "	100·00	13 00	" "
Dragueur n° 1		29 "	100·00	13 00	Drague à cuiller, "
St. Peter		30 "	43·00	8 44	A hélice, remorqueur, "
Dragueur n° 2		30 "	100·00	13 00	Drague à cuiller, "
Dragueur n° 3		7 avril	100·00	13 00	" "
Aberdeen		7 "	86·58	11 96	A hélice, remorqueur, "
St. Louis		13 "	34·00	7 72	" "
Bateau pour forer		17 "	100·00	13 00	Machine à forer flottante, "
Grue n° 2		17 "	100·00	13 00	Grue flottante, "
Aurelia		19 "	32·05	7 56	A hélice, remorqueur, rivières.
Dragueur Trenton		19 "	100·00	13 00	Drague à cuiller, "
Dragueur I. X. L.		20 "	100·00	13 00	" "
C. W. Jones		20 "	47·96	8 84	A hélice, remorqueur, "
M. P. Davis		21 "	11·00	5 88	" port de Montréal.
Lucia		27 "	41·07	8 28	" canaux.
Hector		1er mai	43·05	8 44	" lac et rivières.
H. Larosée		15 "	12·69	6 04	" canaux.
Dama	40	15 "	54·58	9 40	A hélice, passagers, rivières.
Robert Stoker		16 "	13·72	6 12	" remorqueur, canaux.
Mabel Macdonald		22 "	41·81	8 36	" remorqueur, rivières.
Dredge No. 4		22 "	100·00	13 00	Drague à cuiller, canal de Soulanges.
Dredge No. 6		22 "	100·00	13 00	" " "
C. W. Dennis		2 juin	16·91	6 36	A hélice, remorqueur, canaux.
Plover		2 "	40·30	8 20	" " rivières.
W. P. Buckley		2 "	26·83	7 16	" " "
Ida		2 "	26·41	7 08	" " canaux.
Vesper		7 "	7·90	5 64	A hélice, yacht.
Dandy		8 "	46·00	8 68	" remorqueur, rivières.
Shickluna		8 "	66·00	10 28	" " "
Elévateur à grain n° 15		12 "	212·60	22 04	" élévateur, port de Montréal.
Elévateur à grain n° 16		12 "	210·31	21 80	" " "
Elévateur à grain n° 2		15 "	170·00	18 60	" " "
Elévateur à grain n° 8		15 "	80·00	11 40	" " "
Elévateur à grain n° 10		15 "	173·00	18 84	" " "
Elévateur à grain n° 12		15 "	183·00	19 64	" " "
Elévateur à grain n° 11		15 "	169·00	18 52	" " "
H. M. Mixer		16 "	30·00	7 40	" remorqueur, rivières.
Nellie Reid		19 "	55·71	9 48	" remorqueur, lac et rivières.
Elévateur à grain n° 14		19 "	181·00	19 48	" élévateur, port de Montréal.
Elévateur à grain n° 1		19 "	165·00	18 20	" " "
Elévateur à grain n° 13		20 "	178·00	19 24	" " "
Elévateur à grain n° 7		20 "	170·00	18 60	" " "
Elévateur à grain n° 9		20 "	172·00	18 76	" " "
Elévateur à grain St. Lawrence n° 1		20 juin	83·00	11 64	" " "
W. F. Logie		21 "	17·32	6 36	" remorqueur, canaux.
Elévateur à grain n° 4		21 "	188·00	20 04	" élévateur, port de Montréal.
Elévateur à grain n° 5		21 "	80·00	11 40	" " "
Elévateur à grain n° 6		21 "	170·00	18 60	" " "
Asilda		28 "	23·72	6 84	" remorqueur, canaux.
Total			4,907·78	695 20	

* Droits et honoraires payés pour 1897 et 1898.

LOUIS ARPIN, *inspecteur de bateaux à vapeur*

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Hiram Robinson	60·90	38·80	Non employé.
Monaco	9·69	6·05	Non employé.
Daniel McLachlin	22·08	21·47	Non employé.
Grue n° 3	100·00	....	Non employé.
Hurtubise	46·12	42·52	Non employé.
Flora	5·18	3·96	Non employé.
Little Roxy	11·67	6·88	Non employé.
Union	75·04	66·05	Non employé.
Tit Willow	16·83	10·64	Non employé.
Lottie	10·04	8·52	Non employé.
Mattawan	22·43	15·25	Non employé.
Dragueur n° 6	100·00	....	Non employé.
Dragueur n° 7	100·00	....	Non employé.
Clipper	4·00	3·00	Non employé.
Gertie	17·05	8·97	Non employé.
Eileen	11·00	9·00	Non employé.
High Rock	7·00	5·00	Non employé.
Elsie Ross	9·83	7·76	Non employé.
Paul Smith	293·16	184·69	Non employé.
Chummy	5·37	3·76	Non employé.
Vesta	14·17	7·56	Non employé.
Conquerer	233·04	208·57	Non employé.
Agnes McMahon	81·48	46·51	Prêté au gouvernement.
Enterprise	13·43	9·14	Pas de demande.
Jeanne	16·12	10·96	Pas de demande.
Gladys	26·01	17·69	Pas de demande.
Chipmunk	37·00	25·00	Pas de demande.
	1,348·64	767·75	

WM. LAURIE.
LOUIS ARPIN.

Bateaux à vapeur inspectés, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE QUÉBEC.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Jubilé	....	7 juillet..	25	7 00	A hélice, yacht de plais., riv. Richelieu.
Nile	....	7 " ..	28	7 24	" " "
Alleghany	....	7 " ..	5	5 40	" " "
Pierreville	....	7 " ..	42	8 36	A aubes. fret et remorqueur, Pierreville et Montréal.
Admiral	340	11 " ..	682	62 56	A aubes, pass., Gaspé et Dalhousie.
Lena	....	19 " ..	22	6 76	A hélice, remorqueur, lac Mégantic.
Mecanamac	....	19 " ..	4	5 32	" yacht de plais. lac aux Araig.
Campania	....	19 " ..	23	6 84	" remorqueur, lac Mégantic.
Polaris	450	23 " ..	533	50 64	" traversier, Québec et Lévis.
Frances	40	20 " ..	19	6 52	A aubes, " Campbellton et Pointe de la Croix.
Christiana	....	30 " ..	57	9 56	A aubes, remorq., rivière Ristigouche.
Oak Bay	....	30 " ..	27	7 16	" "
Fearless	....	2 août...	10	5 80	A hélice, remorqueur, rivière Pabos.
Le Brochu	....	....	....	....	
Queen	450	8 août...	367	37 36	" traversier, Québec et Lévis.
L'Amie	....	9 " ..	16	6 28	" remorqueur, port de Québec.
St. George	....	10 " ..	12	5 96	" "
Two Brothers	....	12 " ..	23	6 84	" "
Cygnet	....	18 " ..	12	5 96	" yacht de pl., Sorel et Montréal.
Lilley H.	....	29 " ..	14	6 12	" remorqueur, port de Québec..
Batiscan	....	5 sept...	40	8 20	A aubes, remorq., Québec et Batiscan.
Siesta	....	8 " ..	99	12 92	A hélice, yacht de plaisance.
Savoy	25	12 " ..	348	35 84	" pass., Québec et Anticosti.
Belle	....	27 " ..	50	9 08	" remorq., rivière Saguenay.
Marie Louise	40	29 " ..	99	12 92	A aubes, trav., Chicoutimi et Ste-Anne.
Kinogami	....	28 " ..	21	6 68	A hélice, remorq., rivière Saguenay.
Forest	....	....	....	....	
Thor	....	....	323	30 84	A aubes, remorq., rivière Saguenay.
Johanna B.	....	....	17	6 36	A hélice " "
Shamrock	....	17 oct....	237	26 96	" " service des bouées, Québec et Montréal.
Mersey	....	3 nov....	60	9 80	A hélice, remorq., Québec et Montréal.
Almanda	Equipage.	4 "	11	5 88	
		1900.			
Rhoda	150	8 avril...	182	22 56	A aubes, pass., Québec et Rimouski..
Victoria	30	10 " .	196	23 68	Montréal et Saint-Jean d'Iberville.
St. James	Equipage.	12 " ..	....	....	Ministère des Travaux publics.
Chambly	600	12 " ..	535	50 80	Montréal et Chambly.
Arthur	Equipage.	11 " ..	78	11 24	A aubes, remorq., Sorel et Napierville.
John Pratt	"	11 " ..	....	....	A hélice, remorq., service du draguage.
Cartier	"	11 " ..	....	....	" " "
Terrebonne	450	13 " ..	636	58 88	Montréal et Contrecœur, passagers.
Laprairie	350	14 " ..	600	56 00	" et Laprairie passagers.
Berthier	600	13 " ..	934	82 72	" et Trois-Rivières passagers.
Sorel	40	14 " ..	158	20 64	Sorel et Saint-Thomas de Pierreville.
Shamrock	Equipage.	15 " ..	....	....	Ministère de la Marine, pose des bouées, fleuve Saint-Laurent.
Mouche à feu	40	15 " ..	214	25 12	A aubes, traversier, Sorel et Berthier.
Champion	612	17 " ..	482	46 56	" Québec et Berthier.
Levis	350	17 " ..	156	20 48	A hélice, Québec et Saint-Romuald.
Solino	30	18 " ..	807	72 56	" Montréal et St-Jean, Terr.
Orleans	350	18 " ..	269	29 52	" trav., Québec et Ile d'Orléans.
Savoy	25	19 " ..	348	35 84	" p. fret, Québec et Anticosti.
North	450	19 " ..	289	31 12	A aubes, pass., Québec et Lévis.
South	450	19 " ..	349	35 92	" " "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec.—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits du tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Lenora	Equipage.	20 avril	8	5 64	A hélice, yacht de plaisance.
Hosanna	185	21 "	89	12 12	" pass., Montréal et Longueuil.
Carolina	600	21 "	977	86 16	A aubes " Montréal et Chicout.
Ethel	Equipage.	22 "	72	10 76	A hélice, remorq., port de Montréal.
Montréal	800	22 "	2,068	173 44	A aubes, pass., Montréal et Québec.
Hudson	Equipage.	24 "	158	17 64	" " "
Spray	"	24 "	107	13 56	A hélice " "
Saguenay	433	24 "	992	87 36	A aubes, pass., Québec et Chicoutimi.
Hamilton	375	24 "	938	83 04	" " Montréal et Hamilton.
Rivière du Loup	40	25 "	199	23 92	A aubes, trav., Varennes et L'Assomption.
Ottawa	Equipage.	25 "	......	......	Ministère des Travaux publics, remor. à hélice, service du draguage.
W. C. Frances	"	25 "	37	7 96	A hélice, remorq., port de Montréal.
T. H. Nasmith	"	25 "	49	8 92	" "
Rodolphe	"	26 "	116	14 28	A aubes, remor., Sorel et Tois-Rivières.
Georgiana	"	26 "	53	9 24	A hélice, remorq., port de Montréal.
Sincennes	"	26 "	228	23 24	A aubes, remorq., Moutréal et Québec.
Campana	400	27 "	1,697	143 76	A hélice, pass. et fret, Mont. et Pictou.
Admiral	340	28 "	682	62 56	" Gaspé et Dalhous.
Spray of Quebec	Equipage.	4 mai	24	6 92	A hélice, remorq., port de Québec.
Charlevoix	75	1er "	212	24 96	" pass. et fret, Qué. et Malbaie.
Lord Stanley	30	2 "	276	30 08	" sauvetage, Montréal et golfe Saint-Laurent.
Etoile	591	8 "	560	52 80	A aubes, pass. et fret, Québec et Saint-Jean Deschaillons.
Alma	Equipage.	9 "	12	5 96	A hélice, remorq., Québec et Portneuf.
Ste. Croix	550	9 "	506	48 48	A aubes, pass. et fret, Qué. et Ste-Croix
Témiscouata	Equipage.	10 "	11	5 88	A hélice, remorq., port de Québec.
Hope	"	12 "	19	6 52	" "
Druid	"	11 "	......	......	Ministère de la Marine et des Pêcheries service des bouées et des phares.
Cultivateur	750	18 "	362	36 96	A aubes, trav., Mont. et île St-Hélène.
Canada	600	18 "	1,768	149 44	" pass., Mont. et Chicoutimi.
Caspian	400	19 "	968	85 44	" " et ft., Mont. et Toronto.
Trois Rivières	1,000	19 "	1,552	132 16	" " Ste-Anne de Beaupré.
St. Anne	40	19 "	14	6 12	A hélice, trav., Sorel et Berthier.
Julia	Equipage.	20 "	91	12 28	A hélices jum., rem., Mont. et Chambly
Québec	800	20 "	2,656	220 48	A aubes, pass. et fret, Mont. et Québec
Corsican	400	30 "	946	83 68	" " Toronto
Spartan	400	30 "	628	58 24	" " "
Daisy	Equipage.	1er juin	4	5 32	A hélice, remorq., lac Edouard.
Grace	"	1er "	4	5 32	" yacht de plaisance.
Algerian	400	18 mai	914	81 12	A aubes, pass., Montréal et Hamilton.
Victor	27	6 juin	35	7 80	A hélice, gabare, port de Québec.
Diver	Equipage.	9 "	86	11 88	" goëlette de sauvetage, golfe.
Contest	150	9 "	274	29 92	A aubes, pass. Qué. et golfe St-Laurent
St. Louis	504	12 "	428	42 24	" et fret, Qué. et St-Jean Desch.
Alice	Equipage.	22 "	67	10 36	A hélice, remorq., port de Montréal.
Richard	6	23 "	448	43 84	" pass. et fret, Q, et l. d'en haut.
M. E. Hacket	Equipage.	5 "	78	11 24	" gabare, port de Québec.
Lilly H.	"	8 "	20	6 60	" remorq., "
Two Brothers	"	10 "	23	6 84	" " "
Pilot	450	24 "	426	42 08	A hélice, trav., Québec et Lévis.
St. Roch	Equipage.	10 "	18	6 44	" remorq., port de Québec.
Brothers	150	27 "	367	37 36	A aubes, pass. et fret, Mont. et Bert.
St. Francis	......	......	......	......	Remorq. du gouvernement, service du draguage.
Como	40	28 juin	75	11 00	A aubes, trav., Trois-Rivières et Nic.
Bourgeois	40	28 "	94	12 52	" " St-Grégoire.
Glacial	100	28 "	109	16 72	A hélice " Ste-Angèle.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc—Division de Québec.—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ cts.	
Blanford	Equipage.	29 juin	65	10 20	A aubes, remorq. rivière St-Maurice.
Beatrice	"	29 "	40	8 20	" "
Ivan R	39	30 "	18	6 44	A hélice, passagers, Piles et La Tuque
Florence	"	30 "	18	6 44	" remorqueur, "
St. George	"	24 "	12	5 96	" " port de Québec.
Marie Joséphine	"	23 "	117	14 36	" goélette de sauvetage, golfe St-Laurent.
Polaris	450	6 "	533	50 64	A hélice, traversier, Québec et Lévis.
Maud	"	28 mai	50	9 00	A aubes, remoq., service du draguage.
St. Pierre (Dragueur)	"	28 "	.....	5 00	Draguage, rivière Louiseville.
Mersey	"	3 juin	60	9 80	A hélice, remorqueur, port de Québec.
Florence (Goëlette)	"	12 mai	133	15 64	" goëlette de sauvetage.
			33,997	3,410 76	

JOS. SAMSON,
Inspecteur de chaudières et de machines.

BATEAUX a vapeur inspectés en Canada mais enregistrés à l'étranger, pour l'exercice terminé le 30 juin, 1899.

DIVISION DE QUÉBEC.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ cts.	
Greetlands	40	8 mai	10·90	95 28	A hélice, fret et pass., entre Montréal et les ports étrangers.

JOS. SAMSON,
Inspecteur des chaudières et des machines.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Tonnage. brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-insp. et classe du bateau.
Dot	9·85	6·70	A hélice, remorqueur, n'a pas fait le service.
Beaver	373·	104·	A aubes, n'a pas fait le service que le 14 juillet; inspecté depuis.
Eureka	63·42	12·22	A hélice, rem., vend. au min. des Tr. pub., Ottawa
Jessie Hume	58·13	39·53	" " n'a pas été armé cette année.
Neptune	11·38	7·74	" " "
Swan	5·19	4·85	" yacht de plaisance, machine enlevée.
Mistassini	248·79	176·73	A aubes, pass., brûlé à son quai, L. St.-Jean.
Péribonca	178·79	112·65	" " n'a pas fait de service faute d'eau inspecté depuis.
Le Colon	173·14	109·07	" " "
Undine	17·	15·	A hélice, " "
Eva	4·08	2·77	" yacht de plaisance, machine enlevée.
Commodore H	10·	3·	" remorqueur, non employé cette année.
Five Brothers	11·	7·	" " "
Cuckoo	6·	4·	" " "
Canadien	25·	15·	" " démoli.
Victory	42·	15·	" " non employé.
Frank	58·	39·	Roue à l'arrière, remorqueur, non employé.
Généreux	7·	6·	A hélice, " "
	1,401·78	681·16	

JOS. SAMSON,
Inspecteur de chaudières et de machines.

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL.

INSPECTION DE COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Jubilé	40	6 juillet	25	7 00	A hélice, pass., Québec et Montréal.
Robinault	200	26 "	192	23 36	" Montréal et Valleyfield.
Bonenfant	20	26 "	21	6 68	A aub. tr. Charlemagne et Bout de l'Ile
Admiral	340	26 "	682	62 56	A aub., pass. et ft., Montréal et Gaspé.
Harry Bate	Fret	27 "	254	28 32	A hélice, fret, Montréal et Ottawa.
Olive	60	27 "	213	25 04	" pass. et ft., Montréal et Perth.
Isle Héron	40	27 "	160	20 80	A aub., tr, Verdun et c. Ste-Catherine.
Ida	140	27 "	247	27 76	A hél., pas. et ft., Montréal et Ottawa.
Chaffey	40	30 "	42	8 36	" trav, Valleyfield et Lancaster
C. Anderson	60	25 "	125	15 00	" p. et ft., Québec et Chicoutimi
Ivan R	39	4 août	18	6 44	" passagers, Piles et La Tuque.
*Undine			17	6 36	" p. Roberval et Gde Décharge
†Péribonca			179	22 32	A aubes, " " "
Mistassini	40	10 août	249	27 92	" " " "
Le Colon	40	10 "	173	21 84	" " Mistassini.
Marie-Louise	40	10 "	99	12 92	" trav., Chicoutimi et Ste-Anne.
Francis	40	10 "	19	6 52	A aub., tr. Campbellton et P. d la Croix
Lena	20	Condamné	22	6 76	A hélice. trav. lac Mégantic et 3 lacs.
Tiber	80	24 août	1,735	146 80	A hél. pass. et ft., Mont. et Terreneuve
John	30	2 "	35	7 80	A aub., trav., Carillon et Pte. Fortune.
Polaris	450	6 sept	533	50 64	A hélice, traversier, Québec et Lévis.
Queen	450	7 "	367	37 36	" " "
Pilot	450	8 "	426	42 08	" " "
Victor	27	8 "	35	7 80	" gabare, port de Québec.
Savoy	25	16 "	348	35 84	" passagers et fret, Québec et île d'Anticosti.
		1900.			
Rhoda	150	1er avril	182	22 56	A aubes, pass., Québec et Rimouski.
Polino	30	1er "	807	72 56	A hél., pass. et ft., Mont. et Terreneuve
Campana	400	1er "	1,697	143 76	" " Montréal et Pictou.
Savoy	25	19 "	348	35 84	A hélice, pass. Québec et île d'Anticosti.
Orléans	530	19 "	269	29 52	A hél., trav., Québec et île d'Orléans.
Admiral	340	19 "	682	62 56	A aub., pass. et ft., Dalhousie et Gaspé.
Melbourne	125	22 "	894	79 52	A hél., pass. et ft., Montréal et Toledo
Berthier	600	25 mai	934	82 72	A aubes, pass., Montréal et Trois-Riv.
Chambly	600	25 "	535	50 80	" " Chambly.
Terrebonne	450	25 "	636	58 88	" " Sorel.
Hamilton	375	26 "	938	83 04	" " Hamilton.
Montreal	800	26 "	2,068	173 44	" " Québec.
Mouche à feu	40	26 "	214	25 12	" passagers, Sorel et Berthier.
Sorel	40	26 "	158	20 64	" " " St-Thomas.
Laprairie	350	26 "	600	56 00	" pass., Montréal et Laprairie.
Lord Stanley	30	19 "	276	30 08	A hél., str. de sauv., Montréal et Golfe.
Charlevoix	75	29 "	212	24 96	" pass. et ft., Québec et Malbaie.
Carolina	600	1er "	977	86 16	A aub., pass., Montréal et Chicoutimi.
Canada	600	2 "	1,768	149 44	" " "
Lévis	350	25 "	156	20 48	A hélice, trav, Québec et St-Romuald.
Champion	612	4 "	482	46 56	A aubes, passag., Québec et Berthier.
Saguenay	433	5 "	992	87 36	" " " Saguenay.
North	450	6 "	289	31 12	" traversier, Québec et Lévis.
South	454	6 "	349	35 92	" " "
Etoile	591	8 "	560	52 80	" passagers, Québec et St-Jean Deschaillons.
Ste. Croix	550	9 "	506	48 48	A hélice, pass., Québec et Ste-Croix.
Hosanna	185	15 "	89	12 12	" trav, Montréal et Longueuil.
Longueuil	300	15 "	365	37 20	A aubes, pass., Hochelaga "
Hochelaga	600	15 "	419	41 52	" " Boucherville.
Empress	800	16 "	677	62 16	" pass., Ottawa et Grenville.
Maud	350	16 "	269	29 52	" pass., Montréal et Ottawa.
Beatrice B	40	16 "	59	9 72	A hélice, traversier, Ottawa et Hull.
Princess Louise	200	16 "	115	17 20	" passagers, " Grenville.

* Impropre au transport des passagers. † Impropre au transport des passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal.—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Bella Ritchie	100	16 mai	69	10 52	A aub., pass., Ottawa et Papineauville
Harry Bate	50	16 "	254	28 32	A hél., pass. et ft., Ottawa et Montréal
Emile	40	16 "	12	5 96	A hélice, pass., Montréal et Ottawa.
E. G. Laverdure	100	17 "	54	9 32	" " Ottawa et Grenville.
Marquis of Lorne	40	17 "	20	6 60	" traversier, Ottawa et Hull.
G. B. Greene	565	17 "	255	28 40	A aub., p., Aylmer et rapides des Chats
Agnes	40	18 "	29	7 32	A hél., trav., Buck'ham et High Rock.
Mildred	25	18 "	15	6 20	" " "
Léon	20	18 "	15	6 20	A hélice, trav., High Rock et Notre-Dame de la Garde.
Thurso	40	19 "	20	6 60	A aubes, trav., Thurso et Clarence.
Bonito	30	19 "	17	6 36	A hélice, trav., Calumet et L'Orignal.
Glide	40	19 "	80	11 40	" " Hawkesbury.
Robinault	200	22 "	332	34 56	A hél., pass., Montréal et Valleyfield.
Welshman	25	22 "	143	19 44	" " Ottawa
Algerian	400	23 juin	914	81 12	A aubes, pass., Montréal et Hamilton.
Corsican	400	23 mai	946	83 68	" " Toronto.
Caspian	400	23 "	968	85 44	" " "
Québec	800	23 "	2,656	220 48	" " Québec.
Mansfield	60	24 "	169	21 52	A hélice, traversier, Charlemagne et Bout de l'Ile.
Trois-Rivières	1,000	30 "	1,552	132 16	A aubes, pass., Montréal et Ste-Anne de Beaupré.
Spartan	400	30 "	946	83 68	A aubes, pass., Montréal et Toronto.
Bohemian	200	30 "	628	58 24	" " Prescott.
Brothers	150	29 "	367	37 36	" " Berthier.
Ste. Anne	40	31 "	14	6 12	A hélice, traversier, Sorel et Berthier.
Greetlands	40	20 "	1,091	95 28	A hél., p. et ft, Montréal et ports étran.
Missawippi	25	23 juin	4	5 32	A hél. yacht d. plaisance, lac Mississipi
Lady of the Lake	700	24 "	607	56 56	A aubes, pass, Newport et Magog.
Owl	10	24 "	4	5 32	A hél., yacht de plaisance, lac Magog.
Annie C	10	24 "	633	5 51	" " "
Sovereign	700	26 "	637	58 96	A aubes, pass., Montréal et Carillon.
John	30	26 "	35	7 80	" trav., Carillon et Pte Fortune.
Chaffey	40	27 "	42	8 36	A hél., trav., Valleyfield et Lancaster
Filgate	189	27 "	425	42 00	A aubes, pass., Montréal et Cornwall.
Laurier	40	27 "	19	6 52	A hél., pass., Montréal et Vaudreuil.
Préfontaine	40	29 "	434	42 72	" pass. et ft., Montréal et Québec
Victoria	30	30 "	196	23 68	" " " St-Jean Iberville.
Duchess of York	700	25 mai	490	47 20	A aubes, pass., Montréal et Carillon.
St. Louis	514	10 juin	428	42 24	" Québec et Saint-Jean Deschaillons.
Victor	27	12 "	35	7 80	A hélice, gabare, port de Québec.
Olive	60	14 "	213	25 04	A hél., p. et ft, Mont. et Portland, Ont.
Rivière du Loup	40	14 "	199	23 92	A aub., tr., Varennes et l'Assomption.
Bonenfant	20	14 "	21	6 68	" Charlemagne et Bout de l'Ile
Hall	50	15 "	247	27 76	A hél., pass. et ft., Mont. et Ottawa.
Ida	140	15 "	247	27 76	" " "
Dama	40	16 "	55	9 40	A hélice, pass., Montréal et Québec.
Garnet	200	16 "	152	20 16	A aub., pass., Montréal et Valleyfield.
Princess	443	16 "	579	54 32	" " Carillon.
Island Queen	250	17 "	98	12 84	A hél., trav., Montréal et Longueuil.
Richard	6	22 "	448	43 84	A hél., pas., Québec et lacs d'en haut.
Chateauguay	40	25 mai	222	26 76	A aub., pass., Montréal et Chateauguay
Cultivateur	730	22 "	362	36 96	A aub., trav., Montréal et île St-Helène
Contest	150	3 juillet	274	29 92	A aub., pass., Québec et golfe of St L.
Como	40	15 "	75	11 00	A aubes, trav, Trois-Riv. et Nicolet.
Glacial	100	15 "	109	16 72	A hél., trav., Trois-Riv. et Ste-Angèle
Bourgeois	40	15 "	94	12 52	A aub., tr., Trois-Rivières et St-Grég.

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada mais enregistrés à l'étranger, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

INSPECTION DE COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Greetlands............	40	8 mai ...	1,091	95 28	A hélice, pass. et fret, entre Montréal et ports étrangers.

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

INSPECTION DE COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
Paul Smith	293·16	184·69	A aubes, pass., non emp. cette année.
Lena	22·05	14·99	A hélice, traversier, condamné et désarmé.
Reindeer........................	498·33	325·51	A aubes, pass., lac Champlain, pas de demande d'inspection.
Maquaur	370·13	240·35	" " " "
	1,383·83	765·54	

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Dolphin	....	6 juillet..	8·07	5 64	A hél., b. de pêc., Yarmouth et la côte.
Ida Lue	30	8 " ..	44·51	8 60	" passagers " "
Alpha	....	9 " ..	61·20	9 88	" fret, rivière Avon et la côte.
Trusty	150	11 " ..	57·60	9 64	" pass., rivière La Have.
Sea Bird	....	14 " ..	41·28	8 28	" fret, Halifax et la côte.
Yuba	20	15 " ..	12·04	5 96	" travers., Barrington et île de C.
Aid	....	18 " ..	98·55	12 84	" allège, Liverpool et la côte.
St. Michael	15	18 " ..	39·20	8 12	" pass., Liverpool et P. Mouton.
Fairy	....	18 " ..	15·55	6 28	" bat. à eau, hav. de Lunenburg
Maggie	40	19 " ..	19·26	6 52	" pass., Lunenburg et Sud.
Carrie	40	19 " ..	14·83	6 20	" " baie d. Mahone et Chester
Commodore	30	23 " ..	12·84	6 04	" " port d'Halifax.
Mulgrave	275	25 " ..	484·86	Pr. d. l'Etat	" passeur, détroit de Canso.
Zulieka	....	26 " ..	12·38	5 96	" yacht, lac Bras d'Or.
Eleanor M. Cates	....	2 août...	58·81	9 72	" remorq., Louisbourg et la côte.
Jessie Gray	....	3 " ..	76·01	11·08	Roue à l'arrière, allége, lac Bras d'Or.
Lennox	25	4 " ..	66·29	10 28	A aubes, passeur, passage Lennox.
Vulcan	....	5 " ..	18·40	6 44	A hél., remorqueur, Canso et la côte.
Collector	....	11 " ..	52·02	9 16	" allège, port d'Halifax.
Anticosti	....	12 " ..	19·00	6 52	" yacht, " "
Malcom Cann	125	17 " ..	211·81	24 96	" pass., Mulgrave et la côte.
David Duncan	....	18 " ..	20·59	6 68	" remorqueur, baie Ste-Marie.
Centreville	....	18 " ..	59·71	9 80	" fret, Centreville et la côte.
Bessie and Harry	....	22 " ..	22·00	6 76	" bateau à eau, port d'Halifax.
L. Boyer	100	24 " ..	60·00	9 80	" passagers " "
Bessie	20	1er mai..	10 45	5 80	" " cours d'eau secondaires
			35·40		de la N.-E. et de la C.-B.
Mascotte	20	13 sept...		7 80	" " port d'Halifax.
*Dolphin	15	17 " ...	12·78	* 12 08	" remorqueur et pass., Meat
			49.27		Harbour et rivière Moser.
La Have	....	23 " ...		8 92	" remorq., Halifax et la côte.
Annie	....	10 octobre.	42·12	8 36	" bateau à eau, port d'Halifax.
Wilfred C	60	26 " ..	99·26	12 92	" pass., Halifax et la côte.
Bridgewater	225	28 " ..	207·79	24 64	" " "
Mic-Mac	40	29 " ..	150·63	20 08	A aubes, traversier, port d'Halifax.
Wanda	....	1er nov..	38·48	8 04	A hél., remorq., Yarmouth et la côte.
Nereid	....	1 " ..	12·24	5 96	" bat. de pêche " "
Edna R	....	2 " ..	49·66	8 92	" " " "
Island Gem	....	2 . ..	15·62	6 28	" " " "
Westport	25	2 " ..	80·09	11 40	" pass., Yarmouth et la côte.
La Tour	70	3 " ..	154·43	20 32	" " " "
Halifax	250	10 " ..	338·42	35 04	A aubes, traversier, port d'Halifax.
Henry Hoover	....	26 " ..	54·64	9 40	A hél., remorq., Halifax et la côte.
Ralph E. S	....	10 déc...	27·82	7 24	" bat. de pêch. " "
Salvor	....	31 "	44·93	8 60	" allège, port d'Halifax.
		1900.			
Newfoundland	....	10 février.	918·75	78 52	" fret, long cours.
Harlaw	60	25 " ..	451·36	44 08	" pass., "
Lenore	....	6 mars...	15·23	6 20	" bat. de pêch., Halifax et la côte.
Sea Bird	....	9 " ..	41·28	8 28	" " "
Active	....	10 " ..	59·91	9 80	" " "
Serena E	....	16 " ..	24·94	7 00	" fret, Yarmouth et la côte.
Gertrude M.	40	16 " ..	47·58	8 84	" pass., " "
Marina	40	16 " ..	32·46	7 56	" rem. et pass. " "
Louisburg	....	23 " ..	1,815·60	150 28	" fret, long cours.
Florence C	....	31 " ..	38·98	8 12	" fr. et b. de pêch., Halifax et côte.

* Payés pour 2 ans.

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Cape Breton	....	12 avril	1,764·19	146 12	A hélice, fret, long cours.
Mary Jane	....	12 "	25·86	7 08	" bateau de fret et de pêche, Halifax et la côte.
Coban	37	12 "	1,063·30	93 04	" fret et pass., long cours.
Bonavista	50	20 "	1,306·33	112 48	" "
St. Olaf	150	1er mars	305·27	32 40	" passagers, Pictou et la côte.
Rimouski	40	24 avril	124·70	18·00	" " Halifax "
Chester	....	25 "	79·50	11 40	" remorq., Hantsport "
Rob Roy	....	25 "	13·97	6 12	" riv. Avon et riv. Shubenacadie
Avon	40	25 "	64·66	10 12	" pass., Windsor et Parrsboro.
Falmouth	....	25 "	43·03	8 44	" remorqueur, rivière Avon.
W. M. Weatherspoon	....	26 "	59·29	9 72	" "
Alpha	20	27 nov.	306·91	32 48	" pass., Yarmouth et la côte.
		1900.			
Yarmouth	450	27 avril	1,451·92	124 16	" long cours.
Halifax	500	29 "	1,738·45	147 04	" "
Cacouna	....	3 mai	1,450·78	121 08	" fret. "
May Queen	35	4 "	35·92	7 88	" rem. fr. et p., Pictou et la côte.
Arcadia	40	4 "	61·64	9 96	" pass., " "
Marion	40	4 "	11·57	5 96	" pass., havre de Pictou.
Bessie	20	4 "	10·45	5 80	" pass., c.-d'eau secd. de la N.E.
		1899.			
Mayflower	70	1er juillet.	392·05	39 36	" jumelles, p., Pictou et la côte.
		1900.			
Diamond	....	5 mai	22·65	6 84	" remorqueur, " "
Shannon	....	5 "	75·11	11 00	" " " "
Dartmouth	300	9 "	311·23	32 88	A aubes, trav., Halifax et Dartmouth.
Nereus	....	9 "	16·39	6 28	A hélice, yacht, Halifax et la côte.
Anita	....	11 "	26·50	7 16	" bateau de pêche, Hal., et la côte
Petrel	25	12 "	6·36	5 48	" traver., Halifax et Dartmouth.
Percy Cann	35	18 "	80·06	11 40	" pass., Halifax et la côte.
Lunenburg	40	18 "	265·55	29 28	" pass., Pictou "
Ulala	....	1er "	13·70	6 12	" yacht, Halifax "
Peerless	200	23 "	94·27	12 52	" pass., Sydney et lac Bras d'Or.
Hygeia	75	24 "	57·69	9 64	" " "
C. M. Winch	....	24 "	87·72	12 04	" remorqueur, " "
		1899.			
Weymouth	150	31 déc.	153·93	20 32	" pass., " "
		1900.			
Gladiator	....	24 mai	70·40	10 60	" remorq. " "
Merrimac	....	25 "	85·80	11 80	" " " "
Daisy	....	25 "	10·74	5 88	" bat. à eau, et havre de Sydney.
Marion	400	25 "	478·49	46 24	A aubes, pass., Sydn'y et dét. de Canso
Zaidee	....	25 "	18·63	6 44	A hélice, remorqueur, port de Sydney
Blue Hill	140	26 "	195·83	23 68	" juml. p., Sydney et Mulgrave.
John L. Cann	125	26 "	165·55	21 28	" pass., Mulgrave et la côte.
Vega	90	26 "	132·22	18 56	" pass., Mulgrave et Sydney.
Mary O. Dell	....	27 "	28·92	7 32	" remorqueur et bateau de pêche Mulgrave et la côte.
Robbie Burns	200	7 juin	88·95	12 12	" jumelles, allège et passagers, " port d'Halifax.
Highland Mary	160	7 "	73·73	10 92	" "
Gambrinus	....	1 mai	28·36	7 24	" allège "
A. C. Whitney	150	1 juin	62·67	10 04	" remorq. et pass., pt. Halifax.
Pastime	160	14 "	67·71	10 44	" jumelles, allège et pt., "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Nouvelle-Ecosse.—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Juno	40	16 juin	9·29	5 72	A hélice, trav., Yarmouth et Bay-View
Boston	550	17 "	1,694·60	143 52	" pass., Yarmouth et Boston.
Freddie V		16 "	26·69	7 08	" remorq., " et la côte.
Albatross		17 "	31·38	* 14 96	" yacht " "
Ida Lue	30	17 "	44·51	8 60	" remq. et p. " "
Dolphin		17 "	8·07	5 64	" b. de pêch. " "
Glencoe	40	19 "	32·21	7 56	" traversier, rivière Annapolis.
Beaver	160	21 "	84·73	11 80	" pass., Canning et la côte.
Evangeline	160	21 "	78·74	11 32	" juml. pass. Kingsport et la côte
Nyanza		25 avril	83·21	11 64	" fret, Hantsport et la côte.
		1899.			
Acadia	150	1er nov.	74·21	10 92	" pass., Halifax et Lunenburg.
Total			21,673·52	2,322 56	

* Payé pour 2 ans.

JOHN P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Halifax, N.-E.

Bateaux à vapeur inspectés en Canada et enregistrés ailleurs, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Express	300	8 juillet	550·23	52 00	A aubes, pass., Yarmouth et la côte.
Bruce	300	30 "	1,154·59	100 40	A hélice, pass, N.-Ecosse et Ter'n've.
Chebucto	232	12 août	578·48	54 24	A hélice, traversier, port d'Halifax.
Delta	15	15 "	873·21	77 84	" pass., fret, long cours.
City of Ghent	70	30 "	198·64	23 92	" " Halifax et la côte.
Prince Edward	400	8 sept.	1,413·74	121 12	A hélices jumelles, pass., long cours.
Beta	75	14 "	1,086·67	94 96	" pass., long cours.
Ulunda	40	28 "	1,717·09	145 36	" " "
Dahome	50	26 oct.	2,469·74	205 60	" " "
Portia	90	16 nov.	1,156·40	100 48	" " "
		1900.			
Erna	30	6 janv.	1,530·11	130 40	" " "
Grand Lake	100	1er avril	895·89	79 68	" " "
Taymouth Castle	50	22 "	1,826·54	154 16	" " "
Douglas H. Thomas	15	21 "	211·91	24 96	" remq. et pas. Halifax et la côte
City of Monticello	350	24 "	1,033·65	90 72	A aubes, passagers, Halifax "
Silvia	109	13 mai	1,707·70	144 64	A hélice, pass., long cours.
Duart Castle	60	17 "	1,838·59	155 12	" " "
La Grande Duchesse	840	14 juin	5,017·00	409 36	" jumelles, pass., long cours.
Pro Patria	60	10 "	759·01	68 72	A hélice, pass., Halifax et la côte.
Total	....	....	26,019·18	2,233 68	

JOHN P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Halifax, N.-E.

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Goliah	146·83	99·85	Dégréé, remorqueur.
Rescue	124·09	84·92	" "
Tusket	3·04	2.00	" "
Alida	64·18	29·52	" "
Scotia	41·58	28·27	" "
Vesta	9·21	5·40	" "
Gem	4·69	2·12	" bateau de pêche.
Havana	470·18	245·86	" à passagers.
Maple Leaf	129·06	81·31	" traversier.
Arrow	10·02	7·92	" yacht.
Pinafore	25·86	14·67	" remorqueur.
Meadow Flower	6·56	4·46	" "
Volunda	29·80	13·96	" yacht.
City of St. John	709·12	446·75	" à passagers.
Elsie	22·14	15·06	" chaudière en réparations, rem'q'r.
Eldon	37·91	21·25	" " " à pass'g's
Lion	19·82	13·48	Pas encore inspecté, remorqueur.
Victor	9·62	6·41	" " "
Star	6·07	4·13	" " à passagers.
Total	1,869·78	1,127·34	

JOHN P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Halifax, N.-E.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

INSPECTION DE COQUES.

Nom du vapeur	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Highland Mary	160	20 juin	73·73	10 92	A hélices jum., chalan, port d'Halifax.
Ida Lue	30	8 juillet	44·51	8 60	" pass., Yarmouth et la côte.
Robbie Burns	200	11 "	88·95	12 12	" jum., pass., Port d'Halifax.
Yuba	20	15 "	12·04	5 96	" trav., Passage de Barrington
St. Michael	15	18 "	39·20	8 12	" pass., Liverp. et port Mouton
Maggie	40	19 "	19·26	6 52	" pass., Lunenburg et Sud.
Carrie	40	19 "	14·83	6 20	" pass., Chester et Baie Mahone
Trusty	150	19 "	57·60	9 64	" pass., Bridgewater et la côte.
Mulgrave	275	4 août	484·86	Rien	Gouv., à hélice, trav., détroit de Canso
Lennox	25	5 "	66·29	10 28	A hélice, trav., Passage de Lennox.
Malcom Cann	125	17 "	211·81	24 96	" pass., Mulgrave et la côte.
L. Boyer	100	24 "	60·00	9 80	" excursion, port d'Halifax.
Bessie	20	1er mai	10·45	5 80	" p.c.d'eau s. de la N.-E. et C.B.
Commodore	30	26 août	12·24	6 04	" pass., port d'Halifax.
Mascotte	20	9 sept	35·40	7 80	" " "
Dolphin	15	22 oct	12·78	6 04	" " rivière et hav. de Moser
Wilfred C	60	27 "	99·26	12 92	" " Halifax et la côte.
Bridgewater	225	28 "	207·79	24 64	" " "
Mic-Mac	40	29 "	150·63	20 08	A aubes, pass., Halifax et Dartmouth.
Westport	25	2 nov	80·09	11 40	A hélice, pass., Yarmouth et la côte..
La Tour	70	3 "	154·43	20 32	" " "
Halifax	250	9 "	338·42	35 04	A aubes, trav., Halifax et Dartmouth.
		1900.			
Newfoundland	Rien	10 fév	918·75	78 52	A hélice, fret, Canada et ports etrang.
Gertrude M	40	16 mars	47·58	8 84	" pass., Yarmouth et la côte.
Louisburg	Rien	23 "	1,815·60	150 28	" fret, Canada et ports étrang.
Cape Breton	Rien	13 avril	1,764·19	146 12	" " "
Coban	37	19 "	1,063·30	93 04	" " "
St. Olaf	150	21 "	305·27	32 40	" pass., Pictou et la côte.
Bonavista	50	24 "	1,306·33	112 48	" " Canada et ports étran.
Avon	40	25 "	64·66	10 12	" " Windsor et Parrsboro'.
Yarmouth	450	26 "	1,451·92	124 16	" " Canada et ports étran.
		1899.			
Alpha	20	26 nov	306·91	32 48	" " Yarmouth et la côte.
		1900.			
Halifax	500	2 mai	1,738·45	147 04	" " Canada et ports étran.
Cacouna	Rien	2 "	1,450·78	121 08	" fret "
Rimouski	40	1er "	124·70	18 00	" pass., Halifax et la côte.
Arcadia	40	4 "	61·64	9 96	" " Pictou et la côte.
Bessie	20	4 "	10·45	5 80	" " c.d'e s.d.l.N.-E. et C.B.
Marion	40	4 "	11·57	5 96	" " havre de Pictou.
Mayflower	70	1er juil	392·05	39 36	A hélices jum., pass., Pictou et la côte.
May Queen	35	4 mai	35·92	7 88	A hélice, pass., havre de Pictou.
Dartmouth	300	12 "	311·23	32 88	A aubes, trav., Halifax et Dartmouth.
Petrel	25	17 "	6·36	5 48	A hélice, trav., Richmond et "
Percy Cann	35	18 "	80·06	11 40	" pass., Halifax et la côte.
Peerless	200	24 "	94·27	12 52	A hélice jum., pass., Sydney et lacs Bras d'Or.
Weymouth	150	24 "	153·93	20 32	A hélice, pass., Sydney et la côte.
Hygiea	75	24 "	57·69	9 64	" trav., " et Sydney-N.
Harlaw	60	25 "	451·36	44 08	" pass., Halifax et ports étran.
Marion	400	25 "	478·49	46 24	A aubes, pass., Sydney et dét. de Canso
Blue Hill	140	25 "	195·83	23 68	A hélices-jum., p. Sydney et Mulgrave
Vega	90	26 "	132·22	18 56	A hélice, pass., Mulgrave et Sydney.
John L. Cann	125	26 "	165·55	21 28	" " " et la côte.

BATEAUX à vapeur inspectés etc.—Division de la Nouvelle-Ecosse—*Fin.*

INSPECTION DE COQUES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Highland Mary	160	7 juin	73·73	10 92	A hélices-jum., pass., port d'Halifax.
Robbie Burns	200	7 "	88·95	12 12	" " "
		1899.			
Lunenburg	40	*	256·55	29 28	A hélice, pass., Pictou et la côte.
Pastime	160	1er sept.	67·71	10 44	A hélices juml, pass., port d'Halifax.
		1900.			
Ida Lue	30	17 juin	44·51	8 60	A hélice, pass., Yarmouth et la côte.
Juno	40	17 "	9·20	5 72	" trav., Yarmouth et Bay-View
Marina	40	19 "	32·46	7 56	. pass., bassin de Digby.
Glencoe	40	19 "	32·21	7 56	" trav., rivière Annapolis.
Beaver	160	20 "	84·73	11 80	" pass., Canning et la côte.
Evangeline	160	21 "	78·74	11 32	A hélices jum., pass., Kingsport et lac.
		1899.			
Acadia	150	1er oct.	74·21	10 92	A hélice, pass., Halifax et Chester.
		1900.			
Eldon	40	24 mai	37·91	8 04	" " détroit de Canso.
Star	15	28 juin	6·07	5 48	" trav., rivière Wallace.
A. C. Whitney	150	1er "	62·67	10 04	A hélice, excursion, port d'Halifax.

* A la fin de la saison de navigation (1899).

S. R. HILL,
Inspecteur de coques et de gréements.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Express	300	8 juillet	550·23	52 00	A aubes, pass., Yarmouth et la côte.
Bruce	300	30 "	1,154·59	100 40	A hélice, passagers, Nouvelle-Ecosse et Terreneuve.
Chebucto	232	12 août	578·48	54 24	A hél. jum., trav., Halifax et Dartm'th
Delta	15	15 "	873·21	77 84	A hélice, passagers et fret, Canada et l'étranger.
City of Ghent	70	23 "	198·64	23 92	A hélicc, pass. et frt., Halifax et la côte.
Prince Edward	400	8 sept	1,413·74	121 12	A hélices-jum., passagers, Yarmouth et la côte.
Beata	75	10 "	1,086·67	94 96	A hélice, passagers, Canada et l'étrang.
Dahome	50	25 oct	2,469·74	205 60	A hélice, passagers et fret, Canada et l'étranger.
Ulunda	40	7 sept	1,717·09	145 36	A hélice, passagers et fret, Canada et l'étranger.
Portia	90	16 nov	1,156·40	100 48	A hélice, passagers et fret, Canada et l'étranger.
		1900.			
Erna	30	6 jan	1,530·11	130 40	A hélice, passagers et fret, Canada et l'étranger.
Grand Lake	100	1 avril	895·89	79 68	A hélice, passagers, Canada et l'étrang.
Taymouth Castle	50	20 "	1,826·54	154 16	" " "
City of Monticello	350	24 "	1,033·65	90 72	A aubes., pass., Halifax et la côte.
Douglas H. Thomas	15	24 "	211·91	24 96	A hélice, passagers, Halifax et la côte.
Silvia	109	13 mai	1,707·70	144 64	A hélice, passagers et fret, Canada et l'étranger.
Duart Castle	60	16 "	1,838·59	155 12	A hélice, passagers et fret, Canada et l'étranger.
La Grand Duchesse	840	14 juin	5,017·00	409 36	A hélices-jumelles, passagers, Canada et l'étranger.
Pro Patria	60	10 "	759·01	68 72	A hélice, passagers, Halifax et la côte

S. R. HILL, *inspecteur de coques et gréements.*

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de non-inspection et classe du bateau.
Havana	470 18	245 86	Dégréé.
City of St. John	709 12	446 75	"
Maple Leaf	129 06	81 31	"
Boston	1,694 50	733 77	En réparation.
Total	3,002 86	1,507 69	

S. R. HILL, *inspecteur de coques et gréements.*

Bateaux à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Waring	....	4 juillet	28·74	7 32	A hélice, remorqueur, St-Jean.
Calluna	....	9 "	22·26	6 76	" bat. de pêche, Richibouctou.
Mary Odell	....	9 "	28·92	7 32	" " "
Frederick A	....	9 "	31·11	7 48	" " "
St. Kilda	....	11 "	55·64	9 48	A aubes, Miramichi.
Springhill	100	16 "	189·05	23 12	A hélice, remorqueur, cabotage.
Amanda Green	....	25 "	19·63	6 60	" St-Jean.
Dream	....	29 "	44·51	8 60	" yacht
Arbutus	86	1er août	46·76	8 76	" passagers, Ste-Croix.
Bessie Ardella	....	2 "	17·44	6 36	" bat. de pêche "
Calla	30	2 "	9·79	5 80	" yacht "
Marguerite	....	3 "	19·66	6 60	" " "
Gipsy	....	11 "	16·70	6 36	" remorqueur, Charlottetown.
Flash	....	11 "	5·59	5 48	" yacht, St-Jean.
Cricket	....	22 "	4·85	5 40	" " "
Lotus	....	22 "	5·00	5 40	" " "
Delta	40	25 "	19·93	6 60	" passagers, Hillsboro.
Victoria	456	30 "	1,001·93	88 16	A aubes, " St-Jean.
Beryl Essie	....	1er sept	28·83	6 92	A hélice, remorqueur, North-port
Wenola	....	1er "	25·10	7 00	" " Port-Elgin.
Western Extension	280	7 "	424·89	41 92	A aubes, traversier, St-Jean.
Vacuna	....	20 "	9·52	5 80	A hélice, remorq., lac Chiputincook.
Aberdeen	400	21 "	243·86	27 52	Roue à l'arrière, passagers, St-Jean.
Kingsville	....	2 nov	36·59	7 88	A hélice, remorqueur, St-Jean.
Elliot	....	18 "	367·50	34 36	" fret, Charlottetown.
Ouangondy	208	7 "	294·75	31 60	A aubes, traversier, St-Jean.
		1900.			
Captain	....	20 fév	68·43	10 44	A hélice, remorqueur, "
Storm King	40	21 "	107·87	16 64	" passagers, "
Nereid	....	6 mars	30·03	7 40	" remorqueur "
E. Ross	40	7 "	29·63	7 40	" traversier, "
Prince Rupert	850	14 "	1,158·44	100 64	A aubes, passagers, "
Maggie M	....	17 "	65·78	10 28	A hélice, remorqueur, St-Jean.
W. H. Murray	40	17 "	72·55	10 84	" "
Northumberland	350	24 "	1,255·46	100 40	A hélices jumelles, passagers, I.P.-E.
Princess	350	25 "	541·79	51 36	A hélice, passagers, I.P.-E.
Jacques Cartier	300	25 "	379·96	38 40	A aubes, " "
Leader	....	1er avril	29·32	7 32	A hélice, remorqueur, St-Jean.
Mildred	....	3 "	40·11	8 20	" " "
Fred Glasier	....	12 "	10·39	5 80	" " "
Hercules	....	12 "	87·11	11 96	" " "
Springfield	170	12 "	232·73	26 56	Roue à l'arrière, passagers, St-Jean.
Admiral	....	12 "	158·20	17 64	A aubes, remorqueur, St-Jean.
Hero	....	12 "	127·63	15 24	" " "
Tilly Glasier	....	12 "	209·31	21 72	" " "
Sea King	....	12 "	128·63	15 32	A hélice, " "
G. K. King	....	12 "	45·48	8 60	" " "
G. D. Hunter	....	13 "	67·97	10 44	" " "
Hampstead	150	13 "	234·52	26 80	A hélice, passagers, "
Winnie	....	13 "	12·46	5 96	" remorqueur, "
Fanchon	40	18 "	110·61	16 88	A aubes, " "
Ernest	....	18 "	12·58	6 04	A hélice, " "
Eva Johnson	....	18 "	15·77	6 28	" " "
Bismark	40	21 "	49·04	8 92	A aubes " "
Star	300	20 "	461·03	44 88	" passagers, St-Jean.
Victoria	680	18 "	1,001·93	88 16	" " "
David Weston	450	20 "	765·15	69 20	" " "
May Queen	321	20 "	539·40	51 12	" " "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Fannie	....	21 avril	33·44	7 64	A hélice, remorqueur, St-Jean.
Clifton	200	21 "	138·21	19 04	Roue à l'arrière, pass. "
Champion	....	24 "	190·14	20 20	A aubes, remorqueur, St-Jean.
Hope	....	24 "	305·77	29 48	" " "
Maggie Miller	150	24 "	104·66	16 40	" passeur "
Peri	....	1er mai	11·77	5 96	A hélice, remorqueur, St-Jean.
Viking	123	1 "	127·70	18 24	" passagers, Ste-Croix.
Martello	....	6 "	33·65	7 72	" remorqueur, St-Jean.
Tangent	....	9 "	35·74	7 88	A hélices jumelles, remorq., St-Jean.
Lillie	65	12 "	71·64	10 76	A hélice, remorqueur, St-Jean.
Montague	75	15 "	129·55	18 32	A aubes, passeur, Georgetown.
Electra	40	16 "	106·96	16 56	A hélice, passagers, Charlottetown.
Nelson	....	16 "	32·90	7 64	" remorqueur "
Fred. M. Batt	....	16 "	59·90	9 80	" " "
Flash	....	16 "	5·59	5 48	" yacht "
Wm. Aitken	40	17 "	74·87	11 00	" remorqueur "
Alameda	70	17 "	62·59	10 04	" passagers "
T. A. Stewart	....	17 "	35·94	7 88	A hélices jum., remorq. "
Elfin	65	17 "	122·42	17 76	A aubes, passeur "
Frank C. Batt	40	18 "	32·90	7 64	A hélice, passeur, Summerside.
Atlas	....	19 "	15·79	6 28	" " Pointe du Chêne.
Flushing	250	11 "	257·09	28 56	" passagers, St-Jean.
Dirigo	40	2 juin	70·13	10 60	" remorqueur "
Ada	....	7 "	3·66	5 32	" yacht, Frédéricton.
Quiddy	....	7 "	30·59	7 40	A aubes, remorqueur, Frédéricton.
Randolph	....	7 "	8·71	5 72	A hélices jumelles, yacht "
Meta	....	8 "	5·05	5 40	A hélice, remorqueur "
Carrie Knight	....	8 "	5·88	5 48	" " "
Neptune	40	9 "	71·15	10 68	" " St-Jean.
Wee Laddie	....	12 "	16·60	6 36	" " "
Laura	....	20 "	13·55	6 12	" " Miramichi.
Irene	....	20 "	10·32	5 80	" " "
Lady Dufferin	40	20 "	47·48	8 76	A aubes, passeur "
Florence	....	20 "	19·33	6 52	A hélice, yacht "
Bessie	....	20 "	5·18	5 40	" bat. de pêche "
Rustler	200	21 "	101·54	16 16	A aubes, passagers "
Loyalist	....	21 "	17·57	6 44	" remorqueur "
Zulu	....	21 "	17·60	6 44	" " "
Bridgetown	....	21 "	14·66	6 20	A hélice " "
Edith	....	22 "	21·55	6 76	" " "
St. George	200	23 "	277·78	30 24	A aubes, passagers "
St. Nicholas	100	22 "	62·20	9 96	A hélice " "
Miramichi	100	23 "	75·18	11 00	" " "
Jubilee	....	22 "	16·52	6 32	" remorqueur "
Mascott	....	22 "	70·50	10 60	" " "
Sybella H.	40	22 "	70·68	10 68	A aubes, passeur "
Sarcella	....	22 "	21·86	6 76	A hélice, remorqueur "
Grip	....	23 "	4·81	5 40	" " "
Lena	....	22 "	26·40	7 08	" " "
St. Isidore	....	23 "	141·75	16 36	A aubes, remorqueur "
Nelson	100	23 "	64·34	10 12	A hélice, passagers "
Arthur	....	23 "	4·99	5 40	" yacht "
Marietta	25	23 "	7·04	5 56	" " "
St. Kilda	....	23 "	55·64	9 48	A aubes, remorqueur "
Waring	....	28 "	28·74	7 32	A hélice, remorqueur, St-Jean.
Total	....	....	14,444·06	1,793 60	

W. L. WARING,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étrangers, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
State of Maine	550	1er avril	1,409·99	120 80	A aubes, passagers, St-Jean et Boston.
Cumberland	550	27 "	1,605·82	136 48	" " " "
St. Croix	400	25 mai	1,993·58	167 52	A hélice " " "
Total			5,009·39	424 80	

W. L. WARING,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
City of Monticello	1,033·65	565·62	A aubes, hors du district.
Rose Standish	384·93	216·90	" impossible de l'inspecter.
Ada G.	102·08	30·55	" dégréé.
Tourist	16·15	10·98	A hélice, hors du district.
Electric	3·74	2·55	" dégréé.
General Leavitt	22·65	12·11	" impossible de l'inspecter.
Lubec	50·94	25·47	" " "
Nautilus	26·58	18·07	" " "
Bessie Ardella	17·44	11·58	" dégréé.
St. Andrew	76·64	52·11	" installation d'une nouv. chaudière.
Alcyone	15·05	10·73	" dégréé.
Hillsborough	228.67	66·13	A aubes, pas de demande.
Southport	239·92	186·15	" " "
May Queen	35·92	17·94	A hélice, hors du district.
Victor	45·51	28·67	A aubes, impossible de l'inspecter.
Henrietta	19·12	13·01	A hélice " "
Eva	18·01	12·25	" " "
Squirrel	13·11	8·97	" " "
Nellie H.	7·52	5·12	" " "
St. Lawrence	50·82	10·51	" " "
Alice	15·77	10·72	" " "
Derby	11·66	8·66	A aubes, dégréé.
Utopia	25·00	17·00	A hélice "
Frances	26·34	17·91	" hors du district.
Total	2,487·22	1,359·71	

W. L. WARING,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1899.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Springhill	100	16 juillet	189·05	23 12	A hélice, passagers, cabotage.
Arbutus	86	1er août	46·76	8 76	" " Ste-Croix.
Calla	30	2 "	9·79	5 80	" " "
Delta	40	25 "	19·93	6 60	" " Cap Hopewell.
Victoria	456	30 mars	1,001·93	88 16	A aubes, " St-Jean.
Western Extension	280	7 sept	424·89	41 92	" " "
Aberdeen	400	21 "	243·86	27 44	Roue à l'arr. " "
Elliott	....	18 nov	367·48	34 36	A hélice, fret, cabotage.
Ouangondy	208	7 déc	294·75	31 52	A aubes, trav., St-Jean.
		1900.			
Storm King	40	21 fév	107·87	16 64	A hélice, pass., St-Jean.
E. Ross	40	7 mars	29·63	7 40	" " "
Prince Rupert	850	14 "	1,158·44	100 64	A aubes, " "
Wm. H. Murray	40	17 "	72·55	10 84	A hélice " "
Northumberland	350	24 "	1,255·46	108 40	A hélices jum., pass., dét. de North'ld.
Jacques Cartier	300	25 "	379·96	38 40	A aubes " "
Princess	350	25 "	541·79	51 36	A hélice. " "
Springfield	170	12 avril	232·73	26 64	Roue à l'arrière " St-Jean.
Hampstead	150	13 "	234·52	26 80	A hélice " "
Fanchon	40	17 "	110·61	16 88	A aubes " "
Victoria	680	18 "	1,001·93	88 16	" " "
May Queen	321	20 "	539·40	51 12	" " "
David Weston	450	20 "	765·15	69 20	" " "
Cliften	200	21 "	138·21	19 04	Roue à l'arrière " "
Maggie Miller	150	24 "	104·66	16 40	A aubes, trav., Millidgeville.
Star	300	24 "	461·03	44 88	" pass., St-Jean.
Viking	123	1er mai	127·70	18 24	A hélice, " Ste-Croix.
Flushing	250	11 "	257·09	28 56	" " St-Jean.
Lillie	65	12 "	71·64	10 76	" " "
Montague	75	15 "	129·55	18 32	A aubes, trav., Georgetown, I.P.-E.
Electra	40	16 "	106·96	16 56	A hélice, pass., Ch'town, "
Alameda	70	17 "	62·59	10 04	" " " "
Elfin	65	17 "	122·42	17 76	A aubes, trav. " "
Wm Aitkens	40	17 "	74·87	11 00	A hélice, pass., " "
Frank C. Batt	40	18 "	32·90	7 64	" " Summerside.
Dirigo	40	2 juin	70·13	10 60	" " St-Jean.
Neptune	40	9 "	71·15	10 68	" " "
Lady Dufferin	40	20 "	47·48	8 76	A aubes " Miramichi.
Nelson	100	21 "	64·34	10 12	A hélice " "
Miramichi	100	21 "	75·18	11 00	" " "
St. Nicholas	100	22 "	62·20	9 96	" " "
Sybella H	40	21 "	70·68	10 68	A aubes, trav. "
Victor	35	22 "	45·51	8 68	" pass., Campbellton.
Eva	40	22 "	18·01	6 44	A hélice " Dalhousie.
St. George	200	21 "	277·78	30 24	A aubes " Miramichi.
Marietta	25	21 "	7·04	5 56	A hélice " "
Bismark	40	21 avril	49·04	11 92	A aubes " St-Jean.

I. J. OLIVE,
Inspecteur de coques, etc.

Bateaux à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
State of Maine........	550		1,409·99	120 80	A aubes, Boston et Saint-Jean.
Cumberland	550	1er avril..	1,605·82	136 48	" " "
St. Croix	400	27 " ..	1,993·58	167 52	A hélice, " "
		25 mai . . .			

I. J. OLIVE,
Inspecteur de coques, etc.

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
City of Monticello	1,033·65	565 62	A quitté le district ; pass., à aubes.
May Queen..........................	35·92	17·94	" " à hélice.
Frances	26·34	17·91	" " "
Millsborough	228·67	66·13	Pas de demande ; pass., à aubes.
Southport	239·92	186·15	" " "
Rustler............................	101·54	63·97	Pas prêt " "
Rose Standish......................	384·93	216·90	" "
General Leavitt....................	22·65	12·11	Impossible de les atteindre ; pass., à hélice.
Lubec..............................	50·94	25·47	" "
Total..............................	2,124·56	1,172·20	

I. J. OLIVE,
Inspecteur de coques, etc.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin, 1899.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Hyak	20	4 juillet..	39·04	8 12	Fret et pass., haut de la riv. Colombie.
Duchess	40	5 " ..	145·48	19 60	" " " "
Gwendoline	50	9 " ..	90·59	12 28	" " " "
Alberta	200	11 " ..	508·15	48 64	" " lac Kootenay.
Red Star	....	11 " ..	14·81	6 20	" lac Kootenay.
Kokanee	200	13 " ..	347·50	35 84	" et passagers, lac Kootenay.
Hercules	50	14 " ..	64·68	10 20	" " "
Haylis	....	13 " ..	43·81	8 52	Remorqueur, "
Angerona	....	13 " ..	13·79	6 12	Yacht "
Nelson	125	14 " ..	496·01	47 68	Fret et pass., "
International	300	14 " ..	525·55	50 08	" "
Surprise	....	14 " ..	14·80	6 12	Remorqueur, "
City of Ainsworth	50	15 " ..	193·49	23 44	Fret et pass., "
Marion	....	15 " ..	14·78	6 20	Fret "
Denver	....	15 " ..	8·51	5 72	Remorqueur, "
Kaslo	15	17 " ..	57·17	9 08	Fret et pass., "
Lytton	125	17 " ..	451·66	44 16	" rivière Colombie.
Rossland	300	18 " ..	883·55	78 72	" "
Wm. Hunter	25	18 " ..	56·70	9 08	" lac Slocan.
Slocan	300	19 " ..	578·03	54 24	" "
Kootenay	300	19 " ..	1,117·09	97 36	" rivière Colombie.
Illicillewaet	30	20 " ..	97·92	12 84	" "
Columbia	....	20 " ..	49·84	9 00	Remorqueur, "
Lardeau	15	20 " ..	9 60	5 80	Passagers, "
Archer	....	20 " ..	15·32	6 20	Remorqueur, "
Penticton	....	23 " ..	49·69	9 00	" lac Okanagan.
Greenwood	....	23 " ..	142·48	16 36	Fret, lac des Chiens.
Aberdeen	250	24 " ..	554·04	52 32	Fret et pass., lac Okanagan.
Thompson	40	26 " ..	149·80	20 00	" rivière Thompson.
Ethel Ross	....	26 " ..	82·05	11 56	Fret "
Bristol	....	28 " ..	1,983·15	166 64	" océan Pacifique.
Marjorie	12	4 août..	19·50	6 60	Passagers, rivière Yukon.
Islander	500	8 " ..	1,495·09	127 60	Fret et pass., eaux de la C.-B.
Royal City	39	10 " ..	200·46	24 00	" rivière Fraser.
Mermaid	100	13 " ..	128·55	18 32	Traversier, havre de Nanaïmo.
Swan	....	13 " ..	12·27	5 96	Yacht, "
Joan	400	11 " ..	821·21	73 68	Fret et pass., eaux de la C.-B.
Mamie	12	15 " ..	89·60	12 20	" "
Horsa	100	17 " ..	741·00	67 28	" " et Alaska.
Willapa	100	9 " ..	373·09	37 84	" " "
Queen City	100	12 sept. ..	391·21	39 28	" " "
Tees	125	16 " ..	569·24	53 52	" " "
City of Nanaimo	500	19 " ..	761·37	68 88	" "
Bonanza	....	21 " ..	109·04	13 72	Fret "
City of Tipella	17	24 " ..	18·89	6 52	Passagers, lac Harrison.
Willie	27	25 " ..	82·60	11 64	" "
Romona	50	28 " ..	250·79	28 08	" et fret, rivière Fraser.
Pilot	22	30 " ..	279·05	30 32	" " côte de la C.-B.
On Time	....	13 oct. ..	10·70	5 88	Remorqueur, rivière Fraser.
Water Lily	....	18 " ..	73·81	10 92	Bateau à eau, port d'Esquimalt.
Troubadour	....	21 " ..	17·61	6 44	Remorqueur, port de Victoria.
Mystery	20	10 nov. ..	64·80	10 20	Fret et pass., côte de la C.-B.
Moyie	250	15 juillet..	834·81	74 80	" lac Kootenay.
Ymir	....	15 " ..	69·74	10 60	Remorqueur, "
Sandon	50	15 " ..	96·22	12 68	" et pass., lac Slocan.
Fawn	....	15 " ..	32·70	7 64	" rivière Colombie.
Minto	250	15 " ..	828·91	74 32	Fret et pass., "
Trail	50	15 " ..	662·77	61 04	" "
Delta	....	25 nov. ..	25·20	7 00	Fret, côte de la C.-B.
Maude	....	1 déc. ..	174·99	22 00	" "
Alarm	....	3 " ..	33·91	7 72	" "
Rainbow	35	20 août ..	207·21	24 64	" "
Princess Louise	98	13 déc. ..	931·76	82 56	Ft. et pass., eaux de la C.-B. et Alaska
Danube	300	23 nov. ..	886·89	78 96	" " "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britanique.—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	*Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Morris	....	19 déc. ..	11·66	5 96	Remorqueur de pêche, rivière Naas.
Mist	....	22 " ..	28·68	7 32	" côte ouest, I.V.
		1900.			
Autolycus	....	22 jan. ..	25·47	7 00	Yacht, côte C.-B.
Lorne	20	6 fév. ..	287·96	31 04	Remorqueur et pass., côte C.-B.
Bessie	....	17 " ..	10·90	5 88	Remorqueur et pass., rivière Fraser.
Thistle	50	27 " ..	222·36	25 76	Fret et pass., côte C.-B.
Comox	140	20 mars ..	101·17	16 08	" "
Barbara Boscowitz	125	22 " ..	337·92	35 04	" "
Constance	12	23 " ..	49·52	9 00	Remorqueur et pass., côte C.-B.
Czar	....	25 " ..	152·18	20 16	" "
Daisy	....	27 " ..	60·10	9 80	" "
		1899.			
R. P. Rithet	81	15 oct. ..	816·69	73 36	Fret et pass, Victoria et rivière Fraser
		1900.			
Alpha	190	13 avril ..	653·46	*120 48	Fret et pass., c. de la C.-B. et Alaska
Hope	12	19 " ..	78·49	11 32	Remorqueur et pass., côte de la C.-B.
Nell	60	25 " ..	207·97	24 64	Fret et pass. "
Florence	....	26 " ..	30·41	7 40	Remorqueur de pêche, rivière Skeena.
Casca	150	2 mai ..	589·73	55 20	Fret et pass., rivière Stikine.
Sybil	100	3 " ..	621·87	57 76	" " rivière Yukon.
Alert	12	5 " ..	43·81	8 52	Remorqueur et pass., côte C.-B.
Mermaid	100	6 " ..	128 55	18 32	Traversier, havre de Nanaïmo.
Swan	....	6 " ..	12·27	5 96	Yacht " "
Oscar	....	15 " ..	95·42	12 60	Fret, côte C.-B.
Yosemite	500	19 " ..	1,525·03	130 00	Fret et pass., côte C.-B.
Comet	12	27 " ..	85·26	11 80	Remorqueur "
		1899.			
Katie.	100	27 mai ..	46·00	8 68	Passagers, port de Victoria
		1900.			
San Juan	....	3 juin ..	21·41	6 68	Remorqueur rivière Skeena.
Wellington	....	13 " ..	16·30	6 28	" rivière Fraser.
Magnet	....	14 " ..	23·72	6 92	" "
Stranger	....	14 " ..	21·26	6 68	" "
Fearless	....	15 " ..	52·97	9 24	" "
Cleeve	....	15 " ..	35·94	7 88	" "
May Queen	....	15 " ..	14·10	6 12	" "
Eva	....	15 " ..	34·99	7 80	" "
Delta	....	15 " ..	14·90	6 20	" "
Surrey	50	15 " ..	263·26	29 04	Traversier, "
Romona	50	15 " ..	250·79	28 08	Fret et pass., "
Transfer	120	16 " ..	264·16	29 12	" "
Beaver	150	16 " ..	545·44	51 60	" "
Cutch	200	17 " ..	675·85	62 08	" côte de la C.-B. et Alaska
Lapwing	30	19 " ..	150·73	20 08	" " "
City of Nanaimo	500	23 " ..	761·37	68 88	" " "
Selkirk	....	23 " ..	141·63	16 36	Fret, " "
Fingal	....	25 " ..	90·69	12 28	" "
Clansman.	....	26 " ..	72·40	10 76	" "
Rothesay	250	26 " ..	553·11	52 24	Fret et pass., anse Burrard.
Glenora	110	27 " ..	542·15	51 36	" rivière Fraser.
Sadie	25	3 " ..	49·30	8 92	Remorqueur et pass., côte C.-B.
Lottie	....	30 " ..	29·24	7 32	Remorqueur, rivière Fraser.
Total	....	....	30,942·66	3,250 96	

* Droits pour 2 ans.

J. A. THOMSON, *inspecteur de bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.*

Bateaux à vapeur inspectés en Canada mais enregistrés ailleurs, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
North Star	120	8 juillet	379·88	38 40	Fret et pass., rivière Kootenay.
Flirt	....	13 "	3·58	5 32	Croiseur, lac Kootenay.
Rosalie	127	29 "	318·51	33 52	Fret et pass., Canada et l'étranger.
Garland	50	1er août	166·61	21 36	" " "
Dirigo	240	25 "	843·55	75 52	" " "
		1900.			
Victoria	342	4 janv	3,502·00	288 16	" " "
Tacoma	232	13 "	2,811·00	232 88	" " "
Humboldt	325	8 mars	1,075·00	94 00	" " "
Amur	112	6 "	907·16	80 56	" " "
City of Kingston	500	10 avril	1,117·40	97 36	" " "
Geo. E. Star	100	1er mai	472·66	45 84	" " "
City of Seattle	592	7 "	1,411·00	120 88	" " "
Utopia	100	10 "	423·72	41 84	" " "
Queen	402	12 "	2,727·80	226 24	" " "
Walla Walla	401	17 "	3,069·76	253 60	" " "
* Amur	300	28 "	....	8 00	" " "
Alice Gertrude	342	24 "	413·17	41 04	" " "
Garonne	500	26 "	3,876·00	318 08	" " "
Cottage City	273	29 "	1,885·11	158 80	" " "
Umatilla	400	6 juin	3,069·76	253 60	" " "
North Pacific	200	6 "	488·73	47 12	" " "
Total	....	....	28,462·40	2,482 12	

* Inspection spéciale, à la suite de laquelle le nombre des passagers a été augmenté.

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

MACHINES ET CHAUDIÈRES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
Charmer	1,044·41	496·58	A hélice, fret et pass., dégréé.
Spratts Ark	307·88	143·04	A hélices jum., fret, "

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

Bateaux à vapeur inspectés en Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombe autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Tyrrell	150	2 juillet	678·26	62 24	Roue à l'arrière, rivière Stickine.
Kildonan		1er "	51·41	9 08	A hélice, remorq., côte, C.-B.
Oriole		16 "	4·45	5 32	Yacht de plais., rivière Colombie....
Fingal		24 janv.	90·69	12 28	Fret, côte, C.-B.
Chieftain		16 juillet	64·80	10 20	Remorq. de pêche, rivière Skeena.
Nora		16 "	19·43	6 50	" "
Westminster		16 "	18·29	6 44	" "
Advance		17 "	35·75	7 88	" "
Florence		19 "	30·41	7 40	" "
Flora	75	28 "	100·93	16 08	Roue à l'arrière, lac Bennett.
Emma Nott	65	28 "	134·00	18 72	" haut du Yukon.
Nora	75	29 "	100·93	16 08	" "
Joseph Clossett	100	30 "	147·00	19 76	" "
Ora	75	6 août	100·93	16 08	" "
Anglian	75	10 "	161·45	20 88	" "
Vivian		11 "	54·00	9 32	" "
Willie Irving	100	15 "	101·90	16 16	" lac Bennett.
Viola		17 "	3·70	5 32	Yacht d'exploration, rivière Yukon.
Yukoner	250	23 "	781·31	70 48	Roue à l'arrière, rivière Yukon.
Jessie Burrows	40	1er oct.	131·75	18 56	" rivière Fraser.
Belle	12	6 août	66·62	10 36	Remorq., côte, C.-B.
Hong Kong		16 "	35·76	7 88	" "
Halifax		2 "	28·19	7 24	" "
Etta White	15	25 sept.	97·35	12 76	" "
Leonora		26 août	33·00	7 64	" anse Burrard.
Senator	30	11 "	27·63	7 24	Travers., "
Gipsy		29 sept.	10·06	5 80	Remorq., côte, C.-B.
Saturna		15 oct.	22·05	6 76	" "
Esperanza		22 "	30·88	7 48	" "
Ermine		24 "	8·84	5 72	" anse Burrard.
Dreadnought		8 août	32·84	7 64	" côte, C.-B.
Clara Young		26 "	30·75	7 48	" "
Stella		1er juin	16·32	6 30	" "
		1900.			
Active	20	6 janv.	171·74	21 76	" "
Brunette		11 "	37·03	7 96	" "
Mamie		12 "	5·30	5 40	Yacht de plaisance, Wash., C.-B.
Vachie		17 "	9·97	5 80	Remorq., côte, C.-B.
Iris		11 "	19·52	6 60	" rivière Fraser.
Capilano	25	24 "	231·14	26 48	Fret et pass., côte, C.-B.
Robt. Dunsmuir	50	1er fév.	231·75	26 56	" " "
Tepic	15	16 "	70·87	10 68	Remorq, " "
		1899.			
Surrey	50	20 août	263·26	29 04	Trav., rivière Fraser.
		1900.			
J. L. Card		24 fév.	141·06	19 28	Fret, côte, C.-B.
Enterprise		3 mars	12·02	11 92	Rem. de p., c., C.-B., dr. et hon. p. 2 an
Stampede		4 "	11·97	5 96	Remorq., "
Gipsy		3 "	49·63	9 00	" rivière Fraser.
Vancouver		7 "	49·96	9 00	" côte, C.-B.
Brant		10 "	18·66	6 52	" "
Lois	12	4 "	25·15	7 00	" "
Coquitlam	75	21 "	256·33	28 48	Fret, pass., côte, C.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Erie	....	22 mars...	26·74	7 16	Remorqueur, côte, C.-B.
Burt	25	18 " ..	50·41	9 60	Fret et passagers, côte, C.-B.
Courser	50	4 avril...	160·79	20 88	" " rivière Fraser.
Chehalis	15	23 " ..	53·75	9 32	Remorqueur, côte, C.-B.
Blonde	....	17 " ..	32·64	7 64	" "
Telephone	25	18 " ..	80·66	11 48	Fret et passagers, rivière Fraser.
North Star	....	23 février.	8·11	5 64	Remorqueur, rivière Fraser.
Lily	....	25 avril...	8·79	5 72	" "
Nagasaki	....	5 mai ...	15·13	6 20	" côte, C.-B.
S. S. Bailey	130	28 " ...	192·56	23 44	Fret et passagers, haut du Yukon.
Australian	250	29 " ...	420·43	41 60	" " " "
Linderman	40	30 " ...	54·00	9 32	" " traver., lac Linderm'n
Alert	....	30 " ...	7·00	5 56	Remorqueur, lac Linderman.
Gleaner	100	3 juin ...	241·90	27 36	Fret et pass., lac Bennett et Atlin.
Ruth	30	10 " ...	52·00	9 16	" lac Atlin.
Scotia	90	7 " ...	100·18	13 00	" "
Clifford Sifton	175	13 " ...	164·00	21 12	" lac Bennett.
Mabe F	30	15 " ...	10·18	5 80	" lac Atlin.
Nora	75	15 " ...	100·93	16 08	" haut du Yukon.
Anglian	75	22 " ...	161·45	20 88	" "
Tyrrell	150	24 " ...	678·26	62 24	" "
Total	....	....	7,476·75	1,031 14	

W. A. RUSSELL,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Vancouver, C.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada mais enregistrés ailleurs, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Susie	225	9 août...	1,121·28	104 88	Roue à l'arrière, bas du Yukon.
Portius B. Weare	185	11 " ..	400·32	40 00	" "
John Cudahay	190	11 " ..	819·64	73 63	" "
Linda	190	12 " ..	692·40	63 36	" "
Louise	70	16 " ..	717·19	65 36	" "
T. C. Power	120	18 " ..	819·64	73 60	" "
John J. Healey	220	20 " ..	550·00	52 00	" "
Charles H. Hamilton	91	20 " ..	595·00	55 60	" "
Rock Island	....	23 " ..	553·69	50 72	" "
John C. Barr	....	24 " ..	546·89	51 76	" "
Total	....	....	6,816·05	630 88	

W. A. RUSSELL,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Vancouver, C.-B.

63 VICTORIA, A. 1900

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1899.		$ c.	
Tyrrell..	150	2 juillet..	678·26	62 24	Roue à l'arrière, passagers.
Nahleen..............	200	29 juin....	589·98	55 20	" "
Reindeer	100	30 " ...	357·84	36 64	" "
Bristol..............	....	28 juillet..	1,983·15	166 64	A hélice, fret. "
Clayoquot	12	3 août....	87·18	11 96	" "
Marjorie..	12	4 " ...	19·50	6 60	Roue à l'arrière "
Islander..............	500	8 " ...	1,495 09	127 60	A hélices jumelles "
Willapa...............	100	9 " ...	373·09	37 84	A hélice "
Royal City	39	10 " ...	200·46	24 00	Roue à l'arrière "
Joan..................	400	11 " ...	821·21	73 68	A hélices jumelles "
Mamie................	12	15 " ...	89·60	12 20	A hélice "
Horsa	100	17 " ...	741·00	67 28	" "
Mermaid..............	100	13 " ...	128·55	18 32	A hélices jumelles "
Senator...............	30	21 " ...	27·63	7 24	A hélice "
Belle.................	12	6 " ...	66·62	10 36	" "
Queen City	100	12 sept ...	391·21	39 08	" "
Tees............ ...	125	16 " ...	569·24	53 52	" "
City of Nanaimo......	500	19 " ...	761·37	68 80	A hélices jumelles "
City of Tipella........	17	24 " ...	18·89	6 52	A hélice "
Willie................	27	25 " ...	82·60	11 64	Roue à l'arrière "
Ramona....	50	28 " ...	250·79	28 08	" " "
Pilot..................	22	30 " ...	279·05	30 32	A hélice "
Josie Burrows	40	1er oct....	131·75	18 56	Roue à l'arrière "
Etta White...........	15	7 " ...	97·35	12 76	A hélice "
Mystery..............	20	26 sept. ..	64·80	10 20	" "
Rainbow	35	26 août...	207·21	24 64	" "
Maude................	Aucuns...	1er déc ...	174·99	22 00	" fret.
Princess Louise.......	98	13 " ...	931·76	82 56	A aubes "
Danube...............	300	23 nov....	886·89	78 96	A hélice "
		1900.			
Active................	20	6 janvier.	171·74	21 76	" "
Capilano	25	24 " ..	231·14	26 48	" "
Lorne	20	6 février..	287·96	31 04	" "
Tepic.................	15	16 " ..	70·87	10 68	" "
		1899.			
Surrey	50	20 août ...	263·26	29 04	A aubes "
		1900.			
Coquitlam............	75	21 février..	256·33	28 48	A hélice "
Robert Dunsmuir.....	50	20 " ..	231·75	26 56	A hélices jumelles "
Thistle...............	50	27 " ..	222·36	25 76	A hélice "
Lois..................	10	4 mars...	25·15	7 00	" "
Burt	25	18 " ..	50·41	9 00	A hélices jumelles "
Comox	140	20 " ..	101·17	16 08	A hélice "
Barbara Boscowitz....	125	22 " ..	*337·92	35 04	" "
Constance	12	23 " ..	49·52	9 00	" "
Czar.................	....	25 " ..	152·15	20 16	" fret et remorqueur.
Courser..............	50	3 avril...	160·79	20 88	Roue à l'arrière, passagers.
Alpha..	190	13 " ...	653·46	120 40	A hélice "
		1899.			
R. P. Rithet..........	81	15 oct.....	816·69	73 36	Roue à l'arrière "

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du navire et où employé.
		1900.		$ c.	
Hope	12	19 avril ..	78·49	11 32	A hélice, passagers.
Chehalis	15	23 " ..	53·75	9 32	" "
Telephone	25	18 " .	80·66	11 48	Roue à l'arrière "
Nell..	60	25 " ..	207·97	24 64	A hélices jumelles "
Casco	150	2 mai ..	589·73	55 20	Roue à l'arrière "
Sybil	100	3 " ..	621·87	57 76	" "
Alert	12	5 " ..	43·81	8 52	A hélice "
Mermaid	100	6 " ..	128·55	18 32	A hélices jumelles "
Yosemite	500	19 " ..	1,525·03	130 00	A aubes "
		1899.			
Katie	100	27 mai ..	46·00	8 68	A hélice "
		1900.			
Comet	12	27 mai ..	85·26	11 80	" "
Surrey	50	15 juin ..	263·26	29 04	A aubes "
Ramona	50	15 " ..	250·79	28 08	Roue à l'arrière "
Beaver	150	16 " ..	545·44	51 60	" "
Transfer	120	16 " ..	264·16	29 12	" "
Cutch	200	17 " ..	675·85	62 08	A hélice "
Lapwing	30	19 " ..	150·73	20 08	" "
City of Nanaimo	500	23 " ..	761·37	68 80	A hélices jumelles "
Rothesay	250	26 " ..	553·11	52 24	Roue à l'arrière "
Glenora	110	27 " ..	542·15	51 36	" "
Sadie	25	3 mai ..	49·30	8 92	A hélice "

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés ailleurs, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du navire et où employé.
		1899.		$ c.	
Rosalie	127	29 juillet	318·51	33 52	A hélice, passagers, ports du Nord.
Garland	50	1er août	166·61	21 36	" " ports du Détroit.
Dirigo	240	25 "	843·55	75 52	" " ports du Nord.
		1900.			
Victoria	342	4 janv.	3,502·00	288 16	A hélice, passagers, Chine.
Tacoma	232	13 "	2,811·00	232 88	" " "
Humboldt	325	8 mars	1,075·00	94 00	" " ports du Nord.
Amur	112	6 "	907·17	80 56	" " " "
City of Kingston	500	10 avril	1,117·40	97 36	" " " Détroit.
George E. Starr	100	1er mai	472·66	45 54	A aubes, passagers, " "
City of Seattle	592	7 "	1,411·05	120 88	" " ports du Nord.
Utopia	100	10 "	423·72	41 84	" " " Détroit.
Queen	402	12 "	2,727·80	226 24	" " " Nord.
Walla Walla	401	17 "	3,069·76	253 60	" " San-Franscisco
		1899.			
Amur	300	28 mai	907·17	8 00	A aubes, passagers, Seattle.
		1900.			
Alice Gertrude	342	24 mai	413·17	41 04	A aubes, passagers, ports du Détroit.
Garonne	500	26 "	3,876·00	318 08	" " " Nord.
North Pacific	200	6 juin	488.73	47 12	" " " Détroit.
Umatilla	400	6 "	3,069·76	253 60	A hélice, passagers, San-Francisco.
Cottage City	273	20 mai	1,885·11	158 80	" " ports du Nord.

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du navire.
Charmer	1,044·41	496·58	Pas employé.
Spratts Ark	307·81	143·04	" "
	1,352·22	639·62	

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

INSPECTION DES CHAUDIÈRES, MACHINES ET COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
				$ c.	
Empire	....	Non émis.	3·70	....	A hél., fl. Mackenzie et riv. d. l'Esclav.
Wrigley	....	"	104·59	....	" fr., fl. Mackenzie et r. d. l'Escla.
St. Alphonse	....	"	24·94	....	" " " "
Lillian B	....	"	4·05	....	" " " "
Norah	....	"	4·69	....	" rem., Saskatchewan "
Otter	....	"	78·99	....	Roue à l'arrière " "
Princess Helen	....	"	2·03	....	A hélice, yacht " "
		1899.			
Widgeon	....	3 oct.	7·95	5 64	A hélice, fret, lac Wabigoon.
Galatia	....	3 "	46·10	8 68	" " "
Josie	....	26 sept.	12·42	5 96	" remorqueur, lac des Bois.
Sport	....	29 "	16·26	6 28	" " "
Daisy Moore	....	29 "	31·16	7 48	" " "
Squaw	....	29 "	21·60	6 76	" " "
Chieftain	....	6 oct.	36·26	7 88	" " "
Majestic	....	10 "	135·22	15 80	" pass. et fret, lac La Pluie.
Mohican	....	8 "	34·20	7 08	" remorq., lac La Pluie.
Heather Bell	....	12 "	21·18	6 68	" " lac des Bois.
Keenora	....	....	486·34	46 88	" pass. et fret, Portage du Rat et Fort-Francis.
		1900.			
Phantom	40	29 avril	55·88	9 48	A hél., trav., Port. du Rat et Kéwatin.
Kennina	40	16 mai	41·86	8 36	" " " "
Shamrock	40	17 "	79·84	11 40	" passagers, lac des Bois.
Mary Hatch	....	23 "	121·18	14 68	" remorqueur "
Balmoral	30	19 "	36·94	7 96	" passagers "
Mikado	....	15 "	24·92	7 00	" remorqueur "
Catherine S	35	15 "	66·60	10 36	" passagers "
Edna Brydges	40	22 "	176·05	22 08	A hél., pas. Port. d. Rat et Ft-Francis.
Frank Burton	....	15 "	52·00	9 16	A hélice, rem. de pêc., lac Winnipeg.
Red River	30	15 "	166·47	21 28	" pass. et fret "
City of Selkirk	75	15 "	457·82	44 64	" " "
Premier	75	15 "	413·99	41 12	" " "
Lady of the Lake	50	15 "	201·43	24 08	" " "
Miles	....	15 "	63·04	10 04	" remor. de pêc. "
Millie Howell	....	15 "	24·11	6 92	" " "
Fisherman	....	15 "	44·22	8 52	" " "
Idell	....	15 "	53·92	9 32	" " "
Angler	....	15 "	16·16	6 28	" " "
Keewatin	....	15 "	41·25	8 28	" remorqueur, lac des Bois.
Clipper	....	15 "	52·95	9 24	" pass. et fret "
Josie	....	18 "	12·42	5 96	" remorqueur "
Pastime	....	29 "	4·00	5 32	" yacht privé "
Daisy Moore	....	18 "	31·16	7 48	" remorqueur "
Pearl	....	23 "	10·00	5 80	" yacht privé "
Gem	....	23 "	11·08	5 88	" " "
C. W. Vanhorn	35	22 "	59·91	9 79	" pass. et fret "
Chieftain	....	22 "	36·26	4 88	" remorqueur "
Alma T	....	23 "	15·78	6 28	" " "
Lotta S.	20	29 "	48·03	8 84	" pass. et fret "
Gordon M	....	29 "	3·01	5 24	" remorqueur "
Empress	....	2 juin	129·28	15 32	" " "
Rambler	....	25 mai	25·83	7 08	" pass. et fret "
Nora	....	27 "	20·23	6 60	" remorqueur "
D. L. Mather	....	27 "	103·32	13 24	" " "
Regina	15	31 "	6·78	5 56	" pass. et fret "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Kéwatin, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest—*Fin.*

INSPECTION DES CHAUDIÈRES, MACHINES ET COQUES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1900.		$ c.	
Jenny Lind	....	29 mai ...	5·81	5 40	A hélice, yacht privé, lac des Bois.
Hudson Bay Messenger	....	29 "	5·29	5 40	" " "
Princess	....	27 " ...	7·83	5 64	" remorqueur "
Spray	....	30 " ...	8·98	5 72	" " "
Sultana	....	2 juin.. .	3·35	5 24	" yacht privé "
Heather Bell	20	5 "	21·18	6 68	" pass. et fret "
Monarch	....	5 "	131·03	15 48	Roues latér., remorq. "
Zephir	....	Non émis.	19·27	6 52	A hélice, yacht, "
Galetia	....	22 juin....	46·10	8 68	" fret, lac Wabigoon.
Wm. Whyte	....	8 "	17·81	6 44	" remorqueur, lac Wabigoon.
Widgeon	10	8 "	7·95	5 64	" passagers "
James Mayhew	....	9 "	16·94	6 36	" rem. de pêc., rive nord, lac Su.
Mary Ann	40	13 "	86·86	11 96	" pass. et rem. " "
Siskiwett	20	12 "	47·17	8 76	" " " "
Georgina	25	14 "	43·78	8 52	" " " "
Almedia	....	15 "	7·60	5 64	" rem. de pêche " "
Kate Marks	....	16 "	54·15	9 32	" remorqueur, lac Hélène.
Maud C	....	Non émis.	5·16	....	" rem. de pêc., rive nord, lac Su.
Minota	....	17 juin....	34·95	7 80	" " " "
Rosey May	....	17 "	3·66	5 32	" " " "
Messanaubie	....	Non émis.	15·09	....	" remorqueur, lac des Chiens.
Arcadia	....	20 juin....	23·16	6 85	" rem. de pêche, lac Supérieur.
Gladys	....	Non émis.	7·95	5 64	" " "
Fida	....	21 juin....	2·37	5 16	" " "
Brothers	....	22 "	17·50	6 44	" " "
Annie Mc	....	23 "	13·42	6 04	" yacht privé, baie du Tonner.
Swan	....	24 "	7·76	5 80	" rem. de pêche, lac Supérieur.
Minnehaha	....	Non émis.	2·42	5 24	" remorq., lac des Mille Lacs.
Circe	....	"	2·83	....	" " "
Salty Jack	....	"	44·62	8 60	" remorqueur, lac Supérieur.
Total	....	....	4,491·39	721 88	

GEO. P. PHILLIPS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés ailleurs, pour l'exercice clos le 30 juin 1899.

DIVISION DE KÉWATIN, MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

INSPECTION DES CHAUDIÈRES, MACHINES ET COQUES.

Nom du vapeur	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du navire et où employé.
		1900.		$ c.	
Hiram H. Dixon......	....	27 juin ..	329·00	34 32	Passagers et fret, Port-Arthur et Duluth, Minn.

GEO. P. PHILLIPS, *inspecteur de bateaux à vapeur.*

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DIVISION DE KÉWATIN, MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

INSPECTION DES CHAUDIÈRES, MACHINES ET COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Queen..............................	31·65	18·71	A hélice, remorqueur, à être inspecté.
Ethel..............................	20·20	17·14	" "
Widgeon....	2·29	1·56	" "
Aurora.............................	224·50	141·43	Roue sur le côté, " "
Lady Ellen.........................	18·57	12·36	A hélice, " "
Isabelle...........................	60·90	41·41	" "
Beaver.............................	34·15	23·22	" "
Otter..	78·99	24·78	Roue à l'arrière, "
Norah..............................	4·69	2·44	A hélice, remorqueur pas en usage.
Ida................................	19·37	13·57	" "
Harry Montgomery...................	3·65	2·19	" "
Zena...............................	6·66	5·00	" "
Una................................	19·42	11·50	Roue à l'arrière, remorq. "
Northern Bell......................	6·97	3·85	A hélice, " "
Klondyke...........................	8·05	4·00	" "
Wm. Cross.	21·66	16·31	" "
Ethel Banning....	37·54	25·35	" "
Sunbeam............................	2·86	1·94	" "
Elenore............................	1 79	1·34	" "
Lily..	1·61	1·01	" "
Caro...............................	14·47	9·48	" "
Dolphin.....	12·63	8·59	" "
Ida................................	18·57	12·63	" "
Sparrow............................	49·28	27·90	" pas. et fr., tr'p loin p. al. l'insp. c. an.
Graham.............................	360·19	232·15	Roue à l'arrière, " "
St. Joseph.........................	27·06	16·06	" sur le côté, " "
Athabasca..........................	166 73	25·85	" à l'arrière, " "
Alpha	7·50	4·98	A hélice, remorqueur, " "
Josie..............................	25·04	16·88	Roue sur le côté, " "
Uncle Sam..........................	7·79	5·27	A hélice, fret " "
Daisy Bell.........................	7·65	6·12	Roue à l'arrière " "
Nensongis..........................	7·06	5·20	Roue sur le côté, à être inspecté.
Total.......	1,309·49	146·22	

GEO. P. PHILLIPS, *inspecteur de bateaux à vapeur.*

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, où et comment employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage. enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Annie C. Hill	1·2	Hélice	Bois	14	9	Owen-Sound	Lac Simcoe, yacht.
Wanda	9·95	"	Composite	12	8	Toronto	Lacs Muskoka, yacht.
Allena May	1·63	"	Bois	16	11	Walkers-Point	" " remorqueur.
Wawonaissa	2·	"	"	7	4	Milford-Bay	" " yacht.
J. S. Blazier	16·46	"	"	89	60	East-Saginaw, E.-U	Baie Georgienne, remorqueur.
Edna	3·33	"	"	55	30	Parry-Sound	" " passagers.
Dragueur No. 9	4·8	Dragueur	"	187	127	Lockeport, E.-U	Havre d'Owen-Sound, dragueur.
Thos. Maitland	30·83	Hélice	"	107	75	Owen-Sound	Baie Georgienne, remorqueur.
Una	1·63	"	"	22	15	Peckskill, E.-U	" " yacht.
	71·83			509	339		

JAMES JOHNSTON,
Toronto.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, où et comment employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Chevaux vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Frank G. McAulay	6·53	Hélice	Bois	43	29	Saugeen	Lac Huron, remorqueur de pêche.
Huron	8·53	"	"	53	37	Goderich	" remorqueur.
Lena	2·13	"	"	14	8	St. Williams	Baie de la Longue-Pointe, yacht.
Verva	4·80	"	"	55	37	Wahnapitae	Las Wahnapitae, passagers.
Daniel Lamb	12·96	Dragueur	"	253	18	Toronto	Baie de Toronto, dragueur.
Manolia	1·20	Hélice	"	6	4	"	Lac Ontario, yacht.
Toronto	273·20	Aubes	Acier	2,779	1,652	"	Prescott et Toronto, passagers.
Urania	76·80	"	Bois	898	424	Milwaukee, E.-U.	Lac Erié, passagers.
Victoria	16·66	Hélice	"	181	108	Toronto	Ottawa et Montréal, passagers.
	402·81			4,282	2,317		

JOHN DODS,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Toronto.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, où et comment employés.

DIVISION D'ONTARIO-EST

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Rainbow	1 87	Hélice	Bois	25·92	17·63	Birdsall, Ont.	Passagers, lac du Riz et tributaires.
Dragueur "Sir Hector"	13·00	Pas de prop.	"	355·39	183·15	Pointe-Lévis	Drague à cuiller, canaux.
Dragueur "Central City"	9·60	"	"	223·62	117·01	....	" "
Dragueur "Pontiac"	13·00	"	"	220·90	134·85	Morrisburg, Ont.	" "
Ruth	6·53	Hélice	"	36·45	17·94	Kingston, Ont.	Remorq., riv. St-Laurent.
Alberta	4·80	"	"	122·43	88·43	Cap-Vincent, E.-U.	Fret, " "
Argyle	61·60	Aubes	"	700·29	373·87	Picton, Ont.	Passagers, lac Ontario et rivière Saint-Laurent.
Menonah	1·20	Hélice	"	5·59	3·80	Oliver's-Ferry, Ont.	Yacht de plaisance.
Lillian B.	0·53	"	"	3·76	2·99	Ottawa, Ont.	Passagers, Carleton-Place et Innesville.
Beaver	6·66	Aubes	"	91·50	57·64	Lindsay, "	Remorq., comtés de Victoria et Peterborough.
Lady of the Lake	2·70	Hélice	"	32·95	19·42	Bridgenorth, Ont.	Passagers, " " "
	121·49			1,818·80	1,016·73		

THOMAS P. THOMPSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, où et comment employés.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Témiscamingue	16·60	A aubes	Bois	412·89	236·22	Témiscamingue	Lac Témiscamingue, passagers.
Alcyone	13·27	A hélice	"	38·44	22·21	Chicago, E.-U.	Yacht de rivière.
Queen	1·66	"	"	15·37	12·49	North-Bay	North-Bay et rivière du Sud, passagers.
Lucia	10·08	"	"	41·07	27·93	Sorel	Remorqueur de rivière.
Elévateur à grain n° 15	16·00	"	Acier	212·60	130·47	Montréal	Port de Montréal, emmagasinage du grain.
Elévateur à grain n° 16	16·00	"	"	210·31	128·92	"	" " "
Dragueur Trenton	6·50	Dr. à cuiller.	Bois	100·00	....	Morrisburg	Rivières, draguage.
Dragueur I. X. L.	13·06	" "	"	100·00	....	Welland	" "
Hebron	7·50	A hélice	"	148·97	98·10	Ottawa	" et lacs, fret.
Mahigama	2·13	"	....	19·91	19·41	Pembroke	Pembroke et Fort-William, passagers.
Booth	22·05	A aubes	Bois	346·55	218·33	Wisawasa	Wisawasa et Chutes de l'Esturgeon.
	124·85			1,646·11	894·08		

WM. LAURIE.
LOUIS ARPIN.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, où construit, où et comment employés.

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Richard	33·6	A hélice	Bois	448·20	448·20	Sorel, 1890	Chalan à fret converti en chalan à vapeur et à fret p. faire le serv. sur les lacs à partir de Montréal.
Tess	1·2	"	"	5·00	4·70	L'Islet, 1896	Yacht de plaisance, lac Mégantic.
Johnny H	2·7	"	"	14·20	5·18	Québec, 1899	Remorqueur, port de Québec.
Shamrock	49·3	"	"	236·73	160·98	" 1898	Chalan à vapeur (hélice) pour le service des bouées entre Québec et Montréal.
Frontenac	0·48	A hél. jum.	Acier	303·63	216·47	Lévis, 1899	Remorqueur, fret, entre Québec et St-Romuald.
Robert McKay	42·68	A hélice	"	128·88	87·43	" 1899	" port de Montréal, serv. du draguage.
Kiskissing	1·16	"	Bois	3·19	2·90	Ile d'Orléans	Yacht de plaisance, lac Kiskissing.
Green	0·3	"	"	3·95	3·72	" 1899	" " lac Edouard.
				1,175·78	919·58		

JOS. SAMSON, *inspecteur de chaudières et machines.*
PIERRE D. BRUNELLE, *inspecteur de coques.*

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, où et comment employés.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Alpha	16·60	Hélice	Bois	61·20	42·19	Cheverie, N.-E.	Fret et remorqueur, cabotage.
Trusty	18·37	"	"	57·60	37·76	La Have, N.-E.	Passagers et remorqueur, rivière La Have.
Malcom Cann	52·67	"	"	211·81	78·08	Lockeport, N.-E.	" " cabotage.
Centreville	8·16	"	"	59·71	32·48	Centreville, N.-E.	Fret et remorqueur, cabotage.
Serena E.	8·16	"	"	24·94	16·96	Liverpool, N.-E.	Bateau de pêche, "
Percy Cann	13·50	"	"	80·06	55·65	Meteghan, N.-E.	Passagers, cabotier, ancien "Westport."
Nyanza	16·66	"	"	83·21	49·01	Hantsport, N.-E.	" "
	134·12			578·53	307·13		

JOHN P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Halifax, N.-E.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, où et comment employés.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Tyrrell	17·0	R. à l'arr.	Bois	678·26	408·63	Vancouver	Fret et passagers, rivière Stikine.
Flora	3·2	"	"	100·93	63·59	Lac Bennett, C.-B.	" haut de la rivière Yukon.
Emma Nott	3·2	"	"	134·00	....	"	" "
Nora	3·2	"	"	100·93	63·59	"	" "
Joseph Clossett	3·2	"	"	147·00	....	"	" "
Ora	3·2	"	"	100·93	63·59	"	" "
Anglian	5·4	"	"	161·45	114·21	Lac Teslin, C.-B.	" lac Teslin et haut de la riv. Yukon
Vivian	1·6	"	"	54·00	....	Lac Bennett, C.-B.	Bateau d'exploration, rivière Yukon.
Willie Irving	3·2	"	"	101·90	64·20	"	Fret et passagers, lac Bennett.
Viola	0·5	A hélice	"	3·70	2·69	"	Yacht d'exploration, rivière Yukon.
Yukoner	17·0	R. à l'arr.	"	781·31	492·23	St. Michael, Alaska	Fret et pass., bas de la rivière Yukon.
Jessie Burrows	5·4	"	"	131·75	98·15	Aberdeen, Wash., E.-U.	" rivière Fraser.
Lily	1·6	A hélice	"	8·79	6·07	New-Westminster	Remorqueur de pêche, rivière Fraser.
S. S. Bailey	6·6	R. à l'arr.	"	192·56	132·56	Lac Bennett, C.-B	Fret et passagers, lac Bennett.
Australian	6·6	"	Acier	420·43	308·43	"	" haut de la rivière Yukon.
Linderman	1·6	"	Bois	54·00	34·00	Lac Linderman, C.-B.	" traversier, lac Linderman.
Alert	0·8	A hélice	"	7·00	5·00	" "	Remorqueur, lac Linderman.
Gleaner	5·5	R. à l'arr.	"	241·90	149·50	Lac Bennett, C.-B.	Fret et passagers, lacs Bennett et Atlin.
Scotia	3·2	"	"	100·18	70·18	"	" lac Atlin.
Ruth	1·6	"	"	52·00	33·00	"	" "
Clifford Sifton	6·6	"	"	164·00	....	"	" lac Bennett.
Mable F	1·4	A hélice	"	10·18	7·08	Lac Atlin, C.-B.	" lac Atlin.
Hercules	16·6	"	"	64·68	43·99	Nelson, C.-B.	Remorqueur et passagers, lac Kootenay.
Rossland	32·2	R. à l'arr.	"	883·55	531·50	Nakusp, C.-B.	Fret et passagers, rivière Colombie.
Archer	3·3	A hélice	"	15·32	10·42	Dalles, Ore., E.-U.	Remorqueur, rivière Colombie.
Greenwood	4·2	R. à l'arr.	"	142·48	89·77	Okanagan-Landing, C.-B.	Fret, lac des Chiens.
Bristol	169·5	A hélice	Fer	1,983·15	1,274·40	Stockton-on-Tees, Angl.	" ports du Pacifique.
Marjorie	1·0	R. à l'arr.	Bois	19·50	12·36	New-Westminster, C.-B.	Passagers, rivière Yukon.
Royal City	9·6	"	"	200·46	126·29	Langley, C.-B.	Fret et passagers, rivière Fraser.
Horsa	154·0	A hélice	Fer	741·00	459·00	Glasgow	" eaux de la C.-B. et de l'Alaska.
Queen City	30·7	"	Bois	391·21	243·70	Victoria, C.-B	" "
Romona	8·4	R. à l'arr.	"	250·79	208·76	Portland, Ore., E.-U.	" rivière Fraser.
Pilot	89·7	A hélice	"	279·05	147·64	Chemainus, C.-B.	Remorqueur, côte, C.-B.
On Time	2·1	"	"	10·70	4·40	Ballard, Wash., E.-U.	" rivière Fraser.
Troubadour	6·8	"	"	17·61	11·98	Victoria, C. B.	" Victoria.

Moyie	17·0	Roue à l'arr.	"	834·81	525·94	Nelson, C.-B.	Fret et passagers, lac Kootenay.
Ymir	27·3	A hélice	"	69·74	47·43	"	Remorqueur, lac Kootenay.
Sandon	19·4	"	"	96·22	65·43	Roseberry, lac Slocan	Remorqueur et passagers, lac Slocan.
Minto	17·0	Roue à l'arr.	"	828·91	522·22	Nakusp, C.-B.	Fret et passagers, rivière Colombie.
Mist	2·1	A hélice	"	28·68	19·50	Pontiac, Wash., E.-U.	Remorqueur, côte Ouest, île de Vancouver.
Bessie	1·2	"	"	10·90	6·00	Tacoma, E.-U.	Remorqueur, rivière Fraser.
Sybil	17·0	Roue à l'arr.	"	621·87	364·22	Victoria, C.-B.	Fret et passagers, rivière Yukon.
Clansman	10·6	A hélice	"	72·40	49·24	Vancouver	Fret, côte, C.-B.
	741·2			11,310·33	6,880·34		

J. A. THOMSON,

Inspecteur de bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899 ; leur classe, la force de leur machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, où et comment employé.

KÉWATIN, MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Chevaux vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit	Où et à quoi employé.
Maple Leaf	13·5	A hélice	Bois	81·84	50·02	Portage-du-Rat, Ont.	Pass. et fret, Portage-du-Rat et Fort-Francis.
Pearl	1·2	"	"	10·00	2·77	Buffalo, N.-Y., E.-U.	Yacht privé, lac des Bois.
Balmoral	2·13	"	"	36·94	23·22	Portage-du-Rat, Ont.	Pass. et fret "
Majestic	4·8	"	"	135·22	94·93	Fort-Francis, "	" " lac La Pluie.
Mohican	6·0	"	"	34·20	24·08	" " "	Remorqueur, " "
Almedia	0·08	"	"	7·68	4·26	Port-Arthur, "	Remorqueur de pêche, lac Supérieur.
Swan	0·08	"	"	7·76	5·50	" " "	" "
Missanaubie	1·2	"	"	15·09	8·81	Missanaubie	" lac des Chiens.
Gladys	1·2	"	"	7·95	4·69	Jack Fish	Remorqueur de pêche, lac Supérieur.
Galatia	0·6	"	"	46·10	30·26	Lac Wabigoon	Remorqueur, lac Wabigoon.
Princess Helen	0·53	"	Acier	2·03	0·95	Londres, Ang.	Yacht de plaisance, rivière Saskatchewan.
Norah	0·53	"	Bois	4·69	2·44	Edmonton, Alberta	Remorqueur, rivière Saskatchewan.
Lillian B.	0·53	"	"	4·05	1·80	" "	Rem. et fret., fleuve Mackenzie et riv. des Esclaves.
Otter	2·4	Roue à l'arr.	"	78·99	24·78	" "	Remorqueur et fret, rivière Saskatchewan.
				472·54	278·51		

GEO. P. PHILLIPS, *inspecteur de bateaux à vapeur.*

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés comme impropres au service en Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899, et où et à quoi employés.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Toneata	Haut de la rivière Ottawa, pass.	14·00	A hélice, coque hors de service.
Emerillon	" " " "	15·00	" " "
Ottawa	" " " "	116·28	A aubes, " "
Pearl	Bas " " yacht	5·03	A hélice, " "
Emma Munson	Fleuve St.-Laurent, remorqueur	32·00	" " "
Okimawakiawa	Lac Nipissingne, yacht	12·78	" " "
Booth	" " remorqueur	234·73	A aubes, " "
		429·82	

WM. LAURIE.
LOUIS ARPIN.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, etc.—*Suite.*

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Acadian	A hélice, charb. Mont. et Sydney	931·33	Echoué et complètement perdu.
Mistassini	A aubes, pass., entre Roberval et Grande-Décharge	248·79	Brûlé à son quai, à Roberval.
Lena	A hélice, trav., entre Mégantic et Trois-Lacs	22·05	Délabré, hors de service.
Anglina	A aub., r'mq. Québ. et Montréal.	153·42	" "
Otter	A hélice, passagers et fret, entre Québec et Netasquan	198·48	Perdu sur le récif de l'Ile Blanche.
Anny McGee	A hélice, goëlette de sauvetage, entre Québec et le golfe	59·70	Perdu dans la baie de Fundy.
Swan	A hélice, yacht de plaisance, lac Edouard	5·19	Délabré, hors de service.
Canadien	A hélice, pass., et remorqueur, entre Sorel et Lanoraie	22·28	" "

JOS. SAMSON,
Inspecteur de chaudières et machines.

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, etc.—*Suite.*

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Northern Bell............	Baie Georgienne, passagers.....	514	A hélice, incendié.
Pacific..................	" "	918	" "
Adam Ainslie............	" remorqueur...	57	" "
P. M. Campbell..........	" "	49	" "
Ann Long...............	" "	45	" dégréé.
Rosamond..............	Baie de la Longue Pointe, yacht	23	" "
Mascott	Baie de Toronto, traversier.	49	" "
Chicoutimi	" passagers.	110	A aubes, incendié.
		1,765	

JAMES JOHNSTON,
JOHN DODDS,
Toronto.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, etc.—*Suite.*

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Golden City..........	Victoria et Peterboro, pas.	68·02	A hélice, détruit par le feu.
Myrtle	" " r'mq.	27·46	A aubes, coque délabrée.
Empress of India	London, O. et fleuve St.-L., pas.	579·05	" agrandi et reconstruit.
Carleton................	Carleton-Place, passagers.	67·94	" coque convertie en chalan.
Lily....................	Fleuve St.-Laurent, remorqueur	16·01	A hélice, coque délabrée.
H. C. Curtis............	" "	36·19	" "
		794·67	

THOS. P. THOMPSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, etc.—*Suite.*

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnag brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Ulunda	Passagers, long cours	1,717·09	Vendu à des étrangers.
Barcelona	" "	1,801·53	" "
Caber Feidh	" cabotage	61·07	" "
Westport	" "	80·06	Nom changé en celui de 'Percy Cann'
St. John	Remorq., "	47·28	Brisé.
		3,707·03	

JOHN P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Halifax, N.-E.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, etc.—*Suite.*

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourqoi impropre au service.
Mischief	Fret, côte, C.-B.	65·49	Goélette à vapeur, chaudière condam.
Fairy Queen	" rivière Fraser	24·94	Roue à l'arrière, désarmé.
City of Ainsworth	Fret et pass., lac Kootenay	193 49	" coulé bas.
Edgar	" rivière Fraser	165·13	" brûlé et coulé.
Bon Accord	" "	84·15	" "
Gladys	" "	211·23	" "
Marquis of Dufferin	En route pour le Yukon à la rem.	629·33	" coulé bas.
Stickine Chief	" " "	846·74	" "
Greenwood	Fret, lac des Chiens	142·48	" brûlé, perte totale.
		2,362·98	

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, etc.—*Suite.*

DIVISION DE KÉWATIN, DU MANITOBA ET DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Lady Brooks	Passagers, lac du Diable, Banff.	6·34	A hélice, coque condamnée.
Mountain Bell	" rivière de l'Arc "	1·00	" " "
North West	" rivière Saskatchewan.	425·00	Roue à l'arrière, hors de service.
Northcote	" " "	461·02	" " "
Ogema	Remorq, lac Winnipeg	62·05	A hélice, coque transformée en chalan.
Ripple	" "	9·83	Roue sur le côté, coque brisée.
Assiniboina	Passagers, rivière Rouge	102·02	Roue à l'arrière, "
Upas	Fret, rivière Saskatchewan	17·00	A hélice, coque brisée par la glace.
Clara	Remorq. de pêche, lac Supérieur	11·51	" coque condamnée.
		1,095·77	

GEO. P. PHILLIPS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

LISTE des certificats d'aptitude et temporaires accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Classe.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1898.					$ c.
2294	11 juillet..	Wm. Isaac Vester	Temporaire...	Blenheim, Ont	Rondeau, Ont.	2 00
2295	11 " ..	John Wm. McMillan	"	Niagara, Ont	Niagara, Ont.	2 00
2296	21 " ..	Henry Good	"	Napanee, Ont	Kingston, Ont.	2 00
2297	21 " ..	Wm. Powles	"	Tyendinaga, Ont	"	2 00
2298	21 " ..	Mitchell Kinville	"	Brockville, Ont	Ottawa, Ont..	2 00
2299	21 " ..	Henry M. Bowden	"	Belleville, Ont	Belleville, Ont.	2 00
2300	21 " ..	John Gonyea	"	Smith's-Falls, Ont	Kingston, Ont.	2 00
2301	22 " ..	Thos. M. Heard	3e classe.. ...	Vancouver, C.-B	Vancouver, CB	2 00
2302	29 " ..	Richard Boyd	Temporaire. ..	Waubaushene, Ont	Toronto, Ont.	2 00
2303	29 " ..	Pierre LeBlanc	"	Carleton, Qué	St-Jean, N.-B.	2 00
2304	4 août...	Joseph Woodhouse	4e classe	Bracebridge, Ont	Pt. Carling, O.	5 00
2305	3 " ..	Rodney Patnote	Temporaire. ..	Penetanguishene, Ont.	Toronto, Ont.	2 00
2306	11 " ..	Oscar Earle	"	Smith's Falls, Ont	Kingston, Ont.	2 00
2307	20 " ..	M. L. Crandell	"	Port-Perry, Ont	"	2 00
2308	20 " ..	John Allan	"	Pilot-Bay, C.-B	Nelson, C.-B..	2 00
2309	20 " ..	John Paul	"	Newboro', Ont	Kingston, Ont.	2 00
2310	22 " ..	George M. Beecher	"	Brockville, Ont	Brockville, Ont	2 00
2311	22 " ..	Timothy Whitred	"	Hastings, Ont	Hastings, Ont.	2 00
2312	22 " ..	Frank L. Shuring	"	Sudbury, Ont	Wahnapitae, O	2 00
2313	27 " ..	Alex. Dupry	" ...	Pictou, N.-E	Pictou, N.-E..	2 00
2314	22 sept...	James W. Gidley	3e classe	Vancouver, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00
2315	22 " ..	Charles Baker	4e "	Victoria, C.-B	" ..	5 00
2316	22 " ..	Wm. Carfrae	1ère " R.U.	Vancouver, C.-B	" ..	5 00
2317	22 " ..	Robert Henderson	4e classe	Nelson, C.-B	Nelson, C.-B..	5 00
2318	22 " ..	Isaac Whitworth	3e "	Ladners, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00
2319	22 " ..	Robert Waterspoon	Temporaire. ..	Cornwall, Ont	Cornwall, Ont.	2 00
2320	22 " ..	Alex. Anderson	"	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E.	2 00
2321	22 " ..	George H. Eisner	"	" "	" ..	2 00
2322	26 " ..	Jean B. O. Gendron	1ère classe	Lévis, P.Q	Lévis, P.Q....	*1 00
2323	26 " ..	James Godfrey	2e "	Charlottetown, I.P.-E...	St-Jean, N.-B.	5 00
2324	26 " ..	John E. Hill	4e "	Victoria, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00
2325	26 " ..	John D. Fullerton	Temporaire. ..	Pictou, N.-E	Pictou, N.-E..	2 00
2326	27 " ..	Robert Crawford	"	Portage-du-Rat, Ont	Port. du-Rat, O	2 00
2327	1er oct...	Fred. Van Norman	"	"	" ..	2 00
2328	7 " ..	James A. Gill	4e classe	Victoria, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00
2329	7 " ..	John V. G. Clark	3e "	Saint-Jean, N.-B	St-Jean, N.-B.	5 00
2330	13 " ..	Patk. James Hunt	2e " R.U.	Brooklyn, N.Y	" ..	5 00
2331	13 " ..	Chas. H. Jennings	3e "	Victoria, C.-B	Vancouver, CB	5 00
2332	22 " ..	W. J. Macfarlane	2e " R.U.	Vancouver, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00
2333	22 " ..	George Allan	4e "	Victoria, C.-B	" ..	5 00
2334	27 " ..	George C. Webster	2e " R.U.	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
2335	27 " ..	James Young	Temporaire. ..	Gore-Bay, Ont	Gore Bay, Ont.	2 00
2336	27 " ..	Roderick Morrison	3e classe	Victoria, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00
2337	28 " ..	Sam. P. James	Temporaire. ..	Combermere, Ont	Combermere O	2 00
2338	3 nov ...	John J. Ewing	1re classe, R.U.	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
2339	10 " ..	John K. Sutherland	4e "	Charlottetown, I.P.-E...	St-Jean, N.-B.	5 00
2340	10 " ..	Albert Toller	4e "	Victoria, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00
2341	10 " ..	John Armstrong	4e "	New-Westminster, C.-B.	Vancouver, CB	5 00
2342	10 " ..	Jules Lefebvre	1re " R.U.	Montréal, P.Q	Montréal, P.Q.	5 00
2343	16 " ..	John H. Jones	4e "	Dartmouth, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
2344	30 " ..	Isaac N. Kendall	3e "	New-Westminster, C.-B.	Vancouver, CB	5 00
2345	2 déc....	Gilbert G. Elliott	4e "	Vancouver, C.-B	" ..	5 00
2346	2 "	Alex. D. Cameron	4e "	Chance-Harbour, N.-E..	Halifax, N.-E.	5 00
2347	13 "	Francis Allard	3e "	Bonaventure, P.Q	Québec	5 00
2348	13 "	Alfred Perron	3e "	Grondines, P.Q	Montréal	5 00
2349	13 "	Thomas Stewart	3e "	Arnprior, Ont	"	5 00
2350	14 "	George Edwards	Temporaire. ..	Annapolis, N.-E	Halifax, N.-E.	2 00
2351	16 "	Edward F. Barnes	2e classe, R.U.	Vancouver, C.-B	Vanco'ver, C-B	5 00
2352	16 "	Robert Blair	1ère "	"	"	5 00
2353	27 "	Hugh Harold	4e "	Rideau-Centre, Ont	Kingston, Ont.	5 00
2354	27 "	M. F. Hennelly	3e "	Victoria, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00

* Certificat échangé.

Liste des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bat. à vapeur, etc—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Classe.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1898.					$ c.
2355	27 déc....	Jean Bordeleau......	3e classe.......	Roberval, P.Q...........	Québec.	5 00
2356	27 "	Elmer Hand..............	3e "	Kamloops, C.-B.........	Victoria, C.-B.	5 00
2357	27 "	George Maynard..	4e "	Victoria, C.-B...	" .	5 00
2358	27 "	Frederick Webster......	2e "	Vancouver, C.-B........	Vanco'ver, C-B	5 00
2359	28 "	Alfred H. Evans..	4e "	"	"	5 00
2360	28 "	James R. P. Gaudin	4e "	Victoria, C.-B....	Victoria, C.-B.	5 00
2361	28 "	Adjutor Barras.	4e "	Village de Lauzon, P.Q.	Québec.	5 00
2362	28 "	Wm. John Guthrie..	4e "	Meaford, Ont...........	Toronto	5 00
	1899.					
2363	4 janv...	Chas. D. Cooke...	2e classe R. U.	Pictou, N.-E....	Halifax, N.-E.	*
2364	4 " ...	Fred. Beaumont..........	4e "	Galt, Ont...............	Toronto, Ont..	5 00
2365	14 " ...	H. A. McWilliam	4e "	Kingston, Ont	Kingston, Ont.	5 00
2366	14 " ...	James Geo. Fisher	3e "	Collingwood, Ont.	Toronto, Ont..	5 00
2367	17 " ...	Robert H. Grierson.......	4e "	"	" .	5 00
2368	17 " ...	William Terry..........	4e "	Little-Current, Ont......	" .	5 00
2369	17 " ...	Victor W. Barnes.........	1e " R. U.	Hampton, N.-B.........	St-Jean, N.-B	5 00
2370	17 " ...	Thomas W. Whitely......	Temporaire...	Sombra, Ont............	Sombra, Ont..	2 00
2371	17 " ...	James H. Ewing.	2e classe, R.U.	Vancouver, C.-B........	Vanco'ver, C-B	5 00
2372	23 " ...	Adélard Lapointe....	3e "	Village de Lauzon.	Québec.	5 00
2373	27 " ...	Benj. Madigan...........	1e " R. U.	Victoria, C.-B...., ...	Victoria, C.-B.	5 00
2374	27 " ...	Wm. Frederick Wilson....	4e "	Midland, Ont...........	Toronto, Ont..	5 00
2375	27 " ...	Eugène Bélanger, jr	3e "	Village de Bienville... .	Québec.	5 00
2376	27 " ...	Alphonse Desrocher	3e "	St-Agapit...............	"	5 00
2377	27 " ...	Joseph Blanchet..........	3e "	Village de Lauzon.......	"	5 00
2378	27 " ...	Frederick Henderson.	4e "	Kingston, Ont...	Kingston, Ont.	†
2379	7 fév.....	Arthur Martin.	3e "	Village de Bienville.....	Québec.	5 00
2380	7 "	G. A. Atkinson...........	3e "	McLeod's-Mills, N.-B....	St-Jean, N.-B	5 00
2381	7 "	Arthur Abbey............	4e "	Toronto, Ont.	Toronto, Ont..	5 00
2382	14 "	Sam. C. Beatty..........	2e "	Collingwood, Ont.......	" .	5 00
2383	14 "	Robt. C. Morrison........	4e "	St-Peters, N. -E...	Halifax, N.-E.	5 00
2384	14 "	James C. Kelly..........	4e "	Halifax, N.-E...........	" .	5 00
2385	14 "	Wm. Stockall	4e "	Allenford, Ont..........	Toronto, Ont..	5 00
2386	16 "	N. Protomastro	3e "	Village de Bienville.....	Québec.	5 00
2387	16 "	Frederick Spain..........	3e "	Windsor, Ont.....	Toronto, Ont..	5 00
2388	16 "	Thos. Theriault....... ..	3e "	Village de Lauzon.	Québec.......	5 00
2389	16 "	Albert Martin............	4e "	Sorel, P.Q..	Sorel, P.Q....	5 00
2390	16 "	Hawman Arthur.	4e "	Collingwood, Ont........	Toronto, Ont..	5 00
2391	16 "	Andrew Townsley........	4e "	Victoria, B.C...........	Victoria, C.-B.	5 00
2392	16 "	William Nahl	4e "	Arrowhead, C.-B........	" .	5 00
2393	20 "	Robert S. Riley..........	4e "	Vancouver, C.-B........	" .	5 00
2394	20 "	Wm. Dunn...............	4e "	Sorel, P.Q..............	Sorel, P.Q....	5 00
2395	22 "	Wm. Tilley Pitt.........	3e "	St-John, N.-B	St-Jean, N.-B	5 00
2396	22 "	Chas. E. Dalton..........	2e " R. U.	Fairville, N.-B..........	" .	5 00
2397	22 "	Elijah Y. Drinkwalter....	4e "	Wiarton, Ont...........	Toronto, Ont..	5 00
2398	22 "	Walter Brydon...........	4e "	Bracebridge, Ont..	" .	5 00
2399	22 "	James Morrey........ ..	4e "	Denorwic, Ont..........	Portage Rat, O	5 00
2400	22 "	John Gray..........	2e "	Toronto, Ont...... . ..	Toronto, Ont..	5 00
2401	24 "	Wm. Tracey.....	Temporaire...	Barrie, Ont.............	" .	2 00
2402	24 "	John J. McDonald..	"	Charlottetown, I.P.-E...	St-Jean, N.-B	2 00
2403	24 "	Hedley V. Pye.	" ..	Hopewell-Cape, N.-B....	" .	2 00
2404	24 "	Edgar P. Strang..........	"	Charlottetown	" .	2 00
2405	24 "	L. P. Lavallée...........	4e classe.......	Sorel, P.Q.......... ...	Sorel.	5 00
2406	2 mars...	Wm. H. Turnbull	4e "	Victoria, C.-B..........	Victoria, C.-B.	5 00
2407	2 " ...	James Colin....	2e "	Sorel, P.Q..............	Québec......	5 00
2408	2 " ...	Burton F. Dunn..........	3e "	Vancouver, C.-B....	Victoria, C.-B.	5 00
2409	6 " ...	Alex. L. de Martigny.....	2e "	Sorel, P.Q..............	Sorel, P.Q....	5 00
2410	6 " ...	John J. Mark....	2e " R. U.	Empress of Japan.......	Vanco'ver, C-B	5 00
2411	6 " ...	Fred. W. Richardson.	Temporaire...	Lord's-Cove, N.-B......	St-Jean, N.-B	2 00
2412	10 " ...	Hector Dow..............	4e classe.......	Victoria, C.-B..	Victoria, C.-B.	5 00
2413	10 " ...	Chas. D. Hawkins........	4e "	"	" .	5 00

* Certificat échangé. † Second examen.

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bat. à vapeur, etc—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Classe.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1899.					$ c.
2414	10 mars...	James Lamb	4e classe	Vancouver, C.-B.	Vanco'ver, C-B	5 00
2415	10 " ...	Timothy Collins	4e "	Victoria, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00
2416	10 " ...	Arthur Davis	Temporaire...	Poole's-Resort, Ont.	Kingston, Ont.	2 00
2417	11 " ...	Alphonse Lalonde	2e classe	Montréal, P.Q.	Montréal, P.Q.	5 00
2418	13 " ...	Arch. McLaren	3e "	Wiarton, Ont	Toronto, Ont.	5 00
2419	13 " ...	George North	3e "	Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E.	5 00
2420	13 " ...	Christian Knudsen	1e " R. U.	Dartmouth, N.-E.	"	5 00
2421	13 " ...	Clovis Bellefeuille, jr	Temporaire...	Valleyfield, P.Q.	Montréal, P.Q.	2 00
2422	20 " ...	John Leonard	"	St-Jean, N.-B	St-Jean, N.-B.	2 00
2423	4 avril...	Ovide Mongeon	4e classe	Sorel, P.Q	Sorel, P.Q	5 00
2424	4 " ...	Joseph Guilbault	4e "	"	"	5 00
2425	4 " ...	H. G. J. Hawkins	4e "	Toronto, Ont.	Toronto, Ont.	5 00
2426	4 " ...	James D. Brown	4e "	Collingwood, Ont	"	5 00
2427	4 " ...	John G. Clark	2e "	Charlottetown, I.P.-E.	Halifax, N.-E.	5 00
2428	4 " ...	Frank McDonald	Temporaire...	Cornwall, Ont	Montréal, P.Q.	2 00
2429	4 " ...	Frank Naas	"	Lunenburg, N.-E.	Halifax, N.-E.	2 00
2430	4 " ...	James Campbell	"	St-Jean, N.-B	St-Jean, N.-B.	2 00
2431	4 " ...	Timothy Whitred	"	Hastings, Ont	Hastings, Ont.	2 00
2432	4 " ...	James Logan	"	Peterboro, Ont	Kingston, Ont.	2 00
2433	4 " ...	Lawrence Black	"	Brockville, Ont.	"	2 00
2434	6 " ...	Henry A. Dawson	4e classe	Ste-Catherine, Ont.	Toronto, Ont.	5 00
2435	6 " ...	Richard McLaren	4e "	Windsor, Ont.	Windsor, Ont.	5 00
2436	6 " ...	Walter Scott	4e "	"	"	5 00
2437	5 " ...	Andrew R. Anderson	4e "	Victoria, C.-B.	Victoria, C.-B.	5 00
2438	6 " ...	David Smith	4e "	Portage-du-Rat, Ont.	Portage Rat, O.	5 00
2439	6 " ...	James E. B. Tyson	4e "	Victoria, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00
2440	6 " ...	David P. Wilson	4e "	Metlakatla, C.-B.	"	5 00
2441	6 " ...	Duncan A. Macdonald	4e "	Windsor, Ont.	Windsor, Ont.	5 00
2442	6 " ...	Alex. Fenton	4e "	Victoria, C.-B.	Victoria, C.-B.	5 00
2443	6 " ...	Alfred F. Laurie	4e "	Montréal, P.Q.	Montréal, P.Q.	5 00
2444	6 " ...	Wm. J. McIntyre	Temporaire...	Port-Sydney, Ont.	Toronto, Ont.	2 00
2445	26 " ...	Richard Dennison	4e classe	Victoria, C.-B.	Victoria, C.-B.	5 00
2446	26 " ...	John H. Smith	4e "	Vancouver, C.-B.	Vanco'ver, C-B	5 00
2447	26 " ...	August Pendola	4e "	"	"	5 00
2448	26 " ...	Jos. A. McGuire	4e "	"	"	5 00
2449	26 " ...	Eugène Bélanger	1e "	Village de Bienville	Québec.	5 00
2450	26 " ...	Louis Ouellet	2e "	Village de Lauzon	"	5 00
2451	26 " ...	A. E. Booker	Temporaire.	Portage-du-Rat, Ont.	Portage Rat, O.	2 00
2452	26 " ...	William Terry	"	Little-Current, Ont.	Toronto, Ont.	2 00
2453	27 " ...	Geo. Henry Parker	2e classe, R.U.	Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E.	5 00
2454	27 " ...	Ernest Goldthorp	4e "	Huntsville, Ont	Toronto, Ont.	5 00
2455	27 " ...	Joseph H. White	2e " R. U.	Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E.	5 00
2456	27 " ...	George Boucher	3e classe	Sorel, P.Q	Sorel, P.Q	5 00
2457	27 " ...	Alex. McIvor	3e "	Collins Inlet, Ont.	Toronto, Ont.	5 00
2458	4 mai....	Théophile Bellefeuille	Temporaire...	Portage-du-Rat, Ont.	Portage Rat, O.	2 00
2459	15 "	Geo. W. Mitchell	4e classe	Montréal, P.Q	Montréal, P.Q.	5 00
2460	15 "	Wm. Drury	3e "	Chute-à-Blondeau, Ont.	Ottawa	5 00
2461	15 "	Alex. Drury	3e "	"	"	5 00
2462	15 "	F. St. Germain	3e "	Rigaud, P.Q	Montréal, P.Q.	5 00
2463	15 "	G. Bellefeuille	Temporaire...	Portage-du-Rat, Ont.	Portage Rat, O.	2 00
2464	15 "	James C. Ollard	"	Victoria, B.-C	Vanco'ver, C-B	5 00
2465	15 "	Jos. H. Daball	"	Parry-Sound, Ont.	Parry Sound, O	2 00
2466	15 "	Thomas Doan	"	Sombra, Ont	Sombra, Ont.	2 00
2467	16 "	J. M. Pendrigh	1e classe, R.U.	Yarmouth, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
2468	16 "	Clark W. Gamble	4e "	Victoria, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00
2469	17 "	Wm. Morck	4e "	"	"	5 00
2470	17 "	Joseph W. Davies	4e "	"	"	5 00
2471	17 "	John Monamy	Temporaire...	Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E.	2 00
2472	7 juin....	Hugh Gold	"	Portage-du-Rat, Ont	Rat Portage.	2 00
2473	7 "	Moïse Racette	"	Hull, P.Q.	Hull, P.Q.	2 00
2474	7 "	Rosarie Derry	"	Portage-du-Rat, Ont.	Portage Rat.	2 00
2475	7 "	Geo. Thomas Leach	"	Montréal, P. Q	Montréal, P.Q.	2 00
2476	7 "	Clement Mondeville	"	Thurso, P. Q.	"	2 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bat. à vapeur, etc.—*Suite*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Classe.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1899.					$ c.
2477	7 juin...	Frank H. Judge	4e classe	Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E.	5 00
2478	7 " ...	John Hislop	3e "	Winnipeg, Man	Selkirk, Man..	5 00
2479	7 " ...	James F. Paige	2e " R.U..	Truro, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
2480	8 " ...	Peter F. Goldthorpe	Temporaire...	Portage du Rat, Ont	Portage du Rat	2 00
2481	8 " ...	Rodney Patnote	"	Parry Sound, Ont.	Toronto, Ont..	2 00
2482	12 " ...	Alfred McCall	"	Portage du Rat, Ont	Portage du Rat	2 00
2483	12 " ...	John Paul	"	Newboro, Ont	Kingston, Ont	2 00
2484	12 " ...	Joseph Bark	"	Cornwall "	"	2 00
2485	12 " ...	F. J. Coleman	"	Portage du Rat, Ont	Portage du Rat	2 00
2486	12 " ...	Henry W. Clark	"	St-Jean, N.-B.	St-Jean, N.-B.	2 00
2487	13 " ...	Wilmott Johnson	"	Portage du Rat, Ont	Portage du Rat	2 00
2488	13 " ...	Arthur McCann	"	Wallace, N.-E	Halifax, N.-E.	2 00
2489	13 " ...	Richard B. Proutt	"	Marmora, Ont	Marmora, Ont	2 00
2490	13 " ...	Andrew Lajeunesse	"	Peterboro, Ont	Peterboro "	2 00
2491	13 " ...	John F. Roblin	"	Belleville, "	Belleville "	2 00
2492	13 " ...	Wm. Albert Rice	"	Buckingham, P. Q	Montréal, P.Q	2 00
2493	19 " ...	James Grier	3e classe...	New-Westminster	Vanc'ver, C.-B	5 00
2494	19 " ...	Charles Taylor	4e "	Alberni, C.-B	Victoria "	5 00
2495	19 " ...	F. G. Wilbur	4e "	Owen-Sound, Ont	Toronto, Ont..	5 00
2496	21 " ...	Frederick C. Cone	Temporaire...	North-Bay, "	North-Bay "	2 00
2497	21 " ...	George Field	"	Wabigoon, Ont	Wabigoon, Ont	2 00
2498	21 " ...	Charles McLean	"	Dryden, "	" "	2 00
2499	21 " ...	Oscar Earle	"	Smith's Falls, Ont	Kingston "	2 00
2500	21 " ...	Alphonse Hamel	"	Nipissingue, Ont	Wahnapitae, O	2 00
2501	21 " ...	Albert Wheeler	"	Belleville, Ont	Kingston, Ont.	2 00
2502	21 " ...	Emil Peterson	4e classe	Vancouver, C.-B	Victoria, C.-B.	5 00
2503	23 " ...	Achille Fontaine	4e "	Village Lauzon	Québec	5 00

ANNEXE No 13.

ÉTAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc., au Canada.

EN AMONT DE MONTRÉAL.

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements.
			$ c.
Acton, Jas. A	Ile Brûlée	12 avril 1890	250 00
Armstrong, John	Rivière Kaministiquia	28 " 1894	200 00
Alexander, Andrew	Ile de l'Agneau	1er mai 1897	400 00
Baker, Henry F	Ile Clapperton	2 décembre 1895	350 00
Boyd, Robert P	Haut-fond de Cole	9 avril 1884	250 00
Boyd, Wm. S	Ile Griffith	14 mai 1889	350 00
Burlingham, James	Pointe à Pitre, feu et signal de brume	1er " 1876	650 00
Butler, Silas L	Port Dover	15 juillet 1897	300 00
Baxter, Wm. I	Rocher au Genièvre	23 novembre 1885	300 00
Barr, Robert	Rivière Nipissingue-sud, feu-balise	22 mai 1889	80 00
Borron, Edward	Rivière des Français	13 septembre 1875	500 00
Beaulieu, Octave	Pointe à Cadieux	26 juillet 1892	150 00
Boucher, François	Ile Aylmer	17 novembre 1882	175 00
Bamford, Robert	Chenal Wilson, Algoma	21 juin 1888	250 00
Bertrand, Félix	Lac Coulonge, extrémité d'aval	16 mars 1885	100 00
Boyd, Wm. M	Kagawong	13 avril 1893	72 00
Boyer, Napoléon	Lac St-Louis, phare flottant no 3	13 " 1898	300 00
Boyter, A. B	Ile Etroite	3 janvier 1898	200 00
Brown, Adam	Rocher Rouge, Parry-Sound	25 mai 1899	450 00
Campbell, Thos	Burlington-Beach	1er avril 1875	350 00
Collins, Allen	Ile du Chrétien	25 mars 1819	*425 00
Cross, Manly R	Gananoque Narrows et h.-fond Jack Straw	25 août 1896	480 00
Campbell, Robert	Goderich	9 juin 1886	400 00
Currie, Geo	Ile des Anses	1er avril 1878	†650 00
Craig, Wm	Cap du Tonnerre	17 mai 1892	600 00
Cook, Seldon B	Longue Pointe, feu et signal de brume	9 juin 1897	700 00
Cullis, William	Ile Manitouline	1er octobre 1877	740 00
Campbell, John	Pointe McTavish	18 novembre 1896	100 00
Clark, Arthur Geo	Ile Nottawasaga	5 juillet, 1890	500 00
Crevier, Dolphis	Pointe Claire	11 mai 1888	200 00
Cartier, H. J	Rivière Thames	19 octobre 1884	425 00
Cooper, John	Prince-Arthur's Landing	14 " 1882	300 00
Cosgrove, George	Ile Victoria, lac Supérieur	14 novembre 1889	350 00
Columbus, Christopher	Penetanguishene et l'Ile au Whiskey	18 mars 1893	300 00
Conover, Forrest H. C	Leamington	24 avril 1883	150 00
Covert, John	Belleville	1er juin 1881	200 00
Cox, John	Ile Hawley ou Morrison	22 " 1887	100 00
Chabot, Joseph	Papineauville, feux d'alignement	17 " 1897	100 00
Connors, Frank	Pointe Plaisante	13 octobre 1898	200 00
Chase, H. J	Baie de Weller	4 novembre 1898	150 00
Davieux, Joseph	Pointe Corbay, Batchewana	27 mai 1890	350 00
Durnan, George	Pointe Gibraltar	31 " 1854	625 00
Daoust, Daniel	Lac St-Louis, phare flottant n° 2	20 octobre 1897	300 00
Dickinson, Wm. E	Longue Pointe, extrémité ouest	30 septembre 1879	*400 00
Davieau, Hyacinth	Ile Michipicoten	1er juillet 1881	400 00
Daoust, Dosithée	Pointe McKie	22 septembre 1893	175 00
Davis, John H	Ile au Pigeon	6 mai 1896	350 00
Dick, Andrew	Pointe Porphyre	10 août 1880	400 00
Dutcher, Samuel	Meaford	7 mai 1877	150 00
Davis, Henry	Tobermory	23 novembre 1895	130 00
Darling, Thomas	Nipissingue, baie sud-est, feu-balise	1er juillet 1890	30 00
Dixon, Joseph G	Lac Rosseau	21 " 1890	100 00

*Allocation, $10. †Allocation, $100.

DOC. DE LA SESSION No 11

ÉTAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc,—*Suite.*

EN AMONT DE MONTRÉAL—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements.
			$ c.
Dempsey, J. Frank	Ile Potter, poteau-phare	14 juin 1892	*10 00
Demers, Wilbrod	Ile aux Caribous, lac Supérieur	10 mai 1899	800 00
Ead, Mme. C	Port Stanley	—août 1890	300 00
Eby, Henry R. A	Wiarton, poteau-phare	14 septembre 1891	75 00
Felan, Maurice	Oakville jetée	28 avril 1894	150 00
Fortier, David H. A	Port-Colborne, feux d'alig. et sig. de brume	11 " 1865	550 00
Fellowes, W. R	Havre de Rondeau	18 décembre 1888	300 00
Filiatreault, Thomas	Coteau-Landing	27 mai 1890	140 00
Grignon, Xavier	Beauharnois	16 mars 1885	†200 00
Gloude, Benjamin	Pointe Claire	7 septembre 1872	300 00
Grubb, W. A	Récif de la Pte-Pelée, feu et sig. de brume	21 octobre 1893	700 00
Gillespie, Wm	Ile Wolfe	16 mars 1885	250 00
Gauthier, Charles	St-Placide	1er mai 1874	100 00
Gordon, Robert	Jetée de Cobourg	16 " 1883	180 00
Griffith, Alfred H	Tombeau du Géant	17 septembre 1898	250 00
Hackett, Andrew	Bois Blanc	13 janvier 1864	435 00
Hudgins, James M	Faux-Canards	28 avril 1894	350 00
Hamilton, John	Ile Hamilton	3 septembre 1873	130 00
Hill, Thomas H	Lancaster, jetée	1er juillet 1877	325 00
Haitze, Jean	Ile Seule	11 mai 1885	450 00
Hunter, David	Port-Dalhousie	29 octobre 1879	350 00
Hawkins, David B	Havre de la Péninsule	31 août 1891	400 00
Huff, Thomas W.	Parry-Sound, feux d'alignement	25 juillet 1894	550 00
Harvey, James	Thessalon	22 novembre 1897	250 00
Hughes, Wm	Rivière Rouge, phare flottant	——— 1885	250 00
Hughes, Amos	Pointe aux Pins	10 mai 1899	250 00
Hamilton, Thos	Pie Island, Port-Arthur	15 avril 1899	75 00
Irving, Mathew	Manitowaning	30 mai 1887	150 00
Johnson, Isaac S	Ile aux Cerises	5 novembre 1883	300 00
Jackson, Wm.	Batture du Spectac. et roch. du Cheval-Rouge	1er août 1880	400 00
Jeffrey, Carson	Batture de l'Ile du Nègre	28 avril 1894	200 00
Kinney, James	Baie Gore	27 juillet 1895	350 00
Kennedy, James	Ile aux Allumettes	23 mai 1887	100 00
Lambert, Wm. McGregor	Ile Chantry	1er octobre 1880	500 00
Labelle, Louis	Ile de la Rivière Creuse	5 mai 1897	100 00
Laberge, Alfred	Batture Verte	26 janvier 1866	‡240 00
Lamorandière, Pierre Régis de	Killarney	24 septembre 1880	400 00
Léger, Thomas	Lachine, jetée	14 juillet 1897	200 00
Lamondin, Joseph	Byng Inlet	19 avril 1884	375 00
Lee, John	Southampton	7 octobre 1882	150 00
Lockerbie, Andrew	Havre Collingwood	4 mai 1883	300 00
Low, Robert	Thornbury	12 avril 1887	80 00
Lowry, Robert M	Port Elgin	14 mars 1896	60 00
Lumsden, A	Lac Témiscamingue	6 octobre 1890	200 00
Lidwill, John R	Ile Pélée	10 juillet 1899	300 00
Lawson, Colin P	Ile du Milieu	17 octobre 1898	240 00
Meloche, Simon	Lac St. Louis, phare flottant N° 1	1er mai 1880	250 00
Munroe, John Jacob	Barre Lancaster	8 juin 1892	250 00
Moreland, F	Pointe de Neuf-Milles	1er avril 1895	200 00
Masson, Lucas H	Pointe aux Anglais	4 septembre 1897	200 00
Mongeon, Charles A	Way Shoal	23 mai 1887	100 00
Matheson, Norman	Cap Robert, Algoma	7 octobre 1896	350 00
Millar, John	Port-Crédit	16 décembre 1897	150 00
Morriseau, John	Pointe Hooper	24 mars 1898	150 00

*Par mois pendant la saison de navigation. †Allocation $60. ‡Allocation $10.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

EN AMONT DE MONTRÉAL—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements.
			$ c.
Manson, John	Récif Colchester	9 juin 1886	600 00
Morriseau, Michael	Rivière La Pluie, Algoma	9 " 1886	*250 00
Martin, Wm. J.	Rivière des Espagnols	5 juillet 1890	250 00
Malott, Albert E.	Kingsville, feux d'alignement	12 avril 1890	150 00
Miron, Louis	Gargantua	26 octobre 1889	450 00
Maguire, James W.	Corunna, feux d'alignement	12 avril 1890	120 00
Miligan, Alexander	Valleyfield, feux d'alignement	25 " 1892	150 00
Montgomery, Wm.	Port de Toronto, chenal de l'est	16 octobre 1895	150 00
Matheson, Daniel	Ile aux Ours-Noirs, Manitoba	22 juin 1899	150 00
Magnusson, August	Havre aux Goëlands, lac Winnipeg	19 septembre 1898	150 00
McKenzie, Donald	Little-Current	1er sept. 1898	350 00
McKillop, John	Ile Campbell	2 avril 1892	150 00
McIntosh, John	Ile Arnprior	2 " 1892	150 00
McLachlan, Mrs. K.	Glengarry, ou Stone House Point	9 " 1890	250 00
McKenzie, John	Owen-Sound	14 juillet 1873	100 00
McDonald, Murdoch	Pointe Clark	8 janvier 1897	375 00
McDonald, Amos	Pointe au Saumon	12 juillet 1897	300 00
McKillop, Donald	Batture de St.-Anicet	8 juin 1892	230 00
McLaren, Allan J.	Pointe Brown ou Knapp	11 février 1896	180 00
McKay, Chas S.	Ile de la Bataille	27 août 1877	500 00
McIntosh, Daniel	Pointe de la Baie-Sud	1er octobre 1881	200 00
McKenzie, Wm	Ile aux Fraises	17 mai 1893	300 00
McQuestion, Mrs. Maria	Pointe McQuestion	9 juin 1886	100 00
McAulay, Donald	Rivière Saugeen	16 mars 1899	80 00
McDonald, Lauchlin D.	Ile Mississagua	16 mai 1896	450 00
McCool, James	Fort-William, feu-balise, rivière Ottawa	23 " 1887	90 00
McDevitt, Chas	Pointe au Baril	1er mars 1897	300 00
McKay, John	Ile Lyal	27 octobre 1884	450 00
McLean, Arch	Owen-Sound	23 décembre 1897	126 00
McGaw, Thos	Kincardine	13 juin 1899	350 00
Orr, Wm. B.	Ile aux Serpents	2 juillet 1888	350 00
Ouillette, Godfrey	Pointe Buckam	1er mai 1884	180 00
O'Rourke, Michael	Ile des Frères, centre	18 juin 1894	200 00
O'Brien, Matthew	Iles des Français	13 octobre 1898	125 00
O'Connor, P.	Baie de Bishop, Algoma	13 avril 1899	150 00
Plumb, Ward S.	Pointe du Moulin-à-Vent	18 novembre 1882	180 00
Purvis, John	Ile du Gros-Canard, feu et signal de brume.	9 mars 1898	†500 00
Pettypiece, Stephen	Traverse du Four-à-Chaux	11 mai 1888	350 00
Prosser, John	Muskoka ou île au Renard	14 septembre 1896	250 00
Plunkett, H. E.	Ile Marécageuse, lac Winnipeg	12 octobre 1884	350 00
Proudfoot, Thos.	Neebish, rivière Ste-Marie	4 novembre 1898	100 00
Root, Albert	Ile du Grenadier	15 décembre 1863	250 00
Roddick, Robert	Ile au Goëland	Mars 1872	500 00
Row, Geo. Albert	Ile du Télégraphe	25 octobre 1895	200 00
Repentigny, Toussaint de	Ste-Anne de Bellevue	28 février 1881	‡125 00
Robillard, Honoré	Ile Perrot	25 janvier 1897	100 00
Redmond, William H.	Gravenhurst Narows	18 juin 1894	100 00
Rains, Evan	Shoal Point, Algoma, Sailor's Encampment.	24 novembre 1884	250 00
Rains, A. M.	Rivière Ste-Marie	Août 1892	‡‡17 00
Rains, W. W	Rivière Ste-Marie, feux d'alig. Westfield	" 1892	‡‡7 00
Ritchie, James	Baie-Sud, feux d'alignement	20 " 1898	150 00
Rowan, James	Ile Victoria, Galetta	3 décembre 1898	100 00
Shannon, William	Grosse Pointe	27 septembre 1866	**425 00
Shannon, George	Assistant	27 septembre 1866	175 00
Séguin, Grégoire	L'Orignal	8 mai 1894	100 00
Smithers, R. O.	Ile Mohawk	31 mars 1896	400 00
Sutherland, Jno	Port-Burwell	18 juin 1894	225 00
Schofield, Fergus	Port-Maitland	10 avril 1871	350 00
Simpson, Hedley V.	Presqu'Ile	11 mai 1888	540 00

* Allocation $30. † Allocation $200. Pour soin du sifflet de brume. ‡ Allocation $25.—‡‡ Par mois tant que le phare est en operation, ** Allocation $10.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

EN AMONT DE MONTRÉAL—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements. $ c.
Smith, H. E	Presqu'Ile, feu principal	29 avril 1898	350 00
Shepperd, Mme Wm., gard. intérimaire	Ile du Soufre, feu d'alignement	Août 1890	300 00
Sullivan, Silas	Quai Baskin	22 décembre 1896	130 00
Sauvé, Honoré	Pointe à Caron	16 février 1889	60 00
Spence, Bernard	Rapides Paquet	2 avril 1892	100 00
Stoneburner, John A	Canal Cornwall, entrée d'amont	12 avril 1890	100 00
Smith, Richard	Ile de l'Ouest	5 mars 1896	700 00
Smith, Donald	Ile du Pot-aux-Fleurs	8 novembre 1897	300 00
Spencer, D. O	Scotch-Bonnet	8 août 1898	350 00
Veech, Stannes	Pointe de Neuf-Milles ; gardien de phare et mécanicien du signal de brume	7 mars 1894	450 00
Valee, Charles	Ile Hope	20 avril 1899	450 00
Wallace, John	Ile Lindoe	1er juillet 1881	250 00
Winthrop, Robert W	Tête des Rapides Deschênes	13 avril 1891	100 00
Weightman. Wm	Rocher des Sœurs, nord, Algoma	6 novembre 1885	350 00
Wootton, Edward	Niagara	11 juillet 1887	50 00
White, Chas. L	Havre Snug, Parry-Sound	25 juillet 1894	350 00
Webster, Chas	Cabot's Head, feu et signal de brume	10 mai 1898	650 00

ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC ET EN AVAL DE QUÉBEC.

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements. $ c.
Arcand, Elzéar	Cap de la Madeleine	17 mai 1892	80 00
Alarie, Pierre	Pointe du Lac	21 mars 1896	100 00
Ayer, R	Georgeville, lac Memphremagog	D'une année à l'autre	*1 50
Arcand, Alfred	Sept-iles	20 mai 1898	324 00
§ Ascah, James	Pointe Renommée, comté de Gaspé	2 septembre 1880	400 00
Beaudet, Fulgence	Lotbinière (1)	1er juillet 1895	80 00
Beaudet, George	Lotbinière (2)	4 janvier 1883	80 00
Beaudet, Charles	Platon	24 août 1894	120 00
Brassard, Philippe	Port Saint-François	20 avril 1897	†30 00
Bourque, Peter	Rocher aux Oiseaux	27 novembre 1896	1,300 00
Bouilliane, Pierre	Ilet aux Alouettes	1er septembre 1872	200 00
Bertrand, Auguste	Pointe au Maquereau	21 décembre 1877	300 00
Banville, Joseph	Matane	1er février 1897	‡250 00
Bourget, F	Rade de Percé	18 mars 1893	200 00
Babin, Louis D	Piliers	23 février 1874	450 00
Babin, Louis D	Rocher Algernon	23 février 1874	200 00
Breton, Narcisse	Pointe Riche	16 mai 1896	500 00
Bourget, Charles	Cap Désespoir	1er novembre 1897	**400 00
Bisson, Wm	Grande-Rivière	22 octobre 1896	**150 00
Bergeron, George	Rivière de la Vallée	16 juin 1885	70 00
Bouchard, Louis	Cap au Saumon, phare et signal de brume	16 mai 1896	600 00
Beaulieu, Jos. Hudon dit	Pointe aux Orignaux	7 avril 1875	250 00
Boucher, Louis	Ile aux Raisins	13 avril 1898	240 00
Belanger, H	Saint-Thomas, quai	4 avril 1898	80 00
Bujold, Louis	Pointe Carleton	25 mai 1899	250 00
Carignan, L. P	Champlain, feu principal	1er octobre 1892	80 00
Cormier, William	Ile Amherst	26 avril 1871	††300 00
Coltin, Michael	Belleîsle	1er avril 1882	‡‡900 00
Côte, Louis T	Cap Chatte	10 septembre 1874	‡‡‡300 00
Campbell, John W	Cap Norman, phare et signal de brume	12 avril 1890	720 00
Costin, Eugène	Cap Rosier	4 novembre 1890	800 00
Cassidy, James	Ile de l'Entrée	22 septembre 1873	***300 00
Côté, Paul	Ile aux Œufs	3 novembre 1871	500 00

* Par semaine. † Par mois. ‡ Allocation, $50. ** Allocation, $30.
§† Allocation, $50. ‡‡ Allocation, $100. ‡‡‡Allocation, $200. ***Allocation, $20.
† Un phare flottant est entretenu, à l'entreprise, à Peninsula Bank, bassin de Gaspé.—L'entrepreneur actuel est Thomas Kennedy, père, de Douglastown, comté de Gaspé.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC ET EN AVAL DE QUÉBEC—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements.
			$ c.
Chabot, Edouard	Pointe Saint-Laurent	1er août 1880	300 00
Chiasson, Edward	Etang du Nord	22 octobre 1896	350 00
Dubreuil, Hector	Pointe aux Trembles	18 février 1897	130 00
Desmarais, Phileas	Rivière Saint-François	2 juillet 1897	†††20 00
Desjardins, Jean-B.	Kamouraska	23 août 1887	400 00
Duperie, Alfred J.	Pointe aux Joncs	Mai 1873	40 00
Dubois, Octave	Ile aux Fleurs, détroit de Belle-Ile	14 octobre 1899	500 00
Eden, François	Quai de Gaspé	2 mai 1888	42 00
Electric Light Company	Roberval, feux-balises (2)	Juin 1898	60 00
Fugère, Léandre	Batiscan (1)	19 avril 1868	80 00
Fugère, Napoléon	Batiscan (2)	10 janvier 1887	80 00
Fiset, Jean H.	Lac Saint-Pierre, phare flottant n° 2	22 avril 1875	500 00
Franc[illegible]eur, Siméon C.	Saint-Pierre les Becquets	24 septembre 1862	70 00
Fontaine, Edouard	Cap Bauld, phare et signal de brume	1er novembre 1892	800 00
Faffard, Victor	Pointe des Monts	1er août 1889	*400 00
Fraser, Pierre T	Ile Rouge	12 avril 1890	450 00
Fagot, George	Ile Greenly, phare et signal de brume	30 juin 1890	800 00
Gervais, Ovilas	Contrecœur (1)	1er mars 1877	100 00
Giguère, Denis	Lavaltrie	24 avril 1870	300 00
Gagné, Joseph Z	Anticosti-Est ou Heath-Point	5 juillet 1890	†600 00
Galibois, Jean B	Bellechasse	23 juin 1880	320 00
Gourdeau, Isaac	Traverse d'en bas, phare flottant	8 mai 1866	2,300 00
Gauthier, Jean	Rivière Martin	21 février 1876	§300 00
Godreault, Jos. M	Rivière au Caribou	———1874	40 00
Gauthier, Francis	Pointe aux Joncs	Avril, 1872	40 00
Goudreault, Abraham	Eboulements, poteau-phare	10 mai 1882	40 00
Grenier, Solomon	Newport	3 juin 1897	100 00
Guyon, Philip	Ile aux Prunes	22 mars 1898	120 00
Houde, Athanase	Cap Charles	4 novembre 1890	150 00
Hébert, Moïse M	Cap de la Madeleine	11 mai 1888	80 00
Heppel, Elzéar	Bicquet, phare et signal de brume	17 avril 1891	700 00
Harvey, André	Quai de Chicoutimi	30 mai 1889	40 00
Huot, Joseph	L'Ange-Gardien	1er août 1885	70 00
Heroux, Didié	Lac Saint-Pierre, phare flottant n° 3	13 avril 1898	400 00
Lafléche, Désiré	Lac Saint-Pierre, phare flottant n° 1	12 avril 1887	400 00
Lachapelle, Jean B.	Repentigny (2)	1er février 1861	75 00
Langlois, Antoine	Rivière du Chêne	11 juillet 1888	100 00
Laliberté, Arthur	Sainte-Emélie, feu d'avant	24 septembre 1880	70 00
Leclerc, P. M.	Sainte-Emélie, feu d'arrière	8 avril 1899	80 00
Lavoie, M	Saint-Fulgence	———1893	70 00
Le Huguet, François	Cap Gaspé	22 octobre 1896	650 00
Lindsay, Irenée	Ile Verte	25 septembre 1888	600 00
Loisel, John	Pointe Paspébiac	27 août 1894	150 00
Leclerc, A	Saint-Antoine	6 février 1899	175 00
Lebel, Esdras	Traverse d'en haut, phare flottant	13 avril 1893	1,400 00
LeBlanc, Regis	Ile Blanche, phare flottant	11 janvier 1878	‡500 00
Lachance, Louis	Port de Saint-Jean	26 septembre 1896	300 00
Lavoie, F	Anse Saint-Jean, quai	———1889	40 00
Montplaisir, Antoine E.	Cap de la Madeleine	6 août 1877	175 00
Martineau, Valerie	Champlain, poteau-phare	2 " 1889	60 00
Mercier, O.	Ile à la Bague	31 " 1883	150 00
Malo, Joseph	Ile Sainte-Thérèse (1)	1er février 1897	130 00
Ménard, Denis	Nord de la Pointe Mi-Chemin	12 septembre 1890	170 00
Marchand, Ferdinand	Pointe aux Citrouilles	27 avril 1896	200 00
Martin, Paul	Saint-Valentin	28 " 1873	150 00
Molson, Mde Alexander	Ile Molson, lac Memphrémagog	D'année en année	**2 50
Malouin, Alfred	Anticosti, Pointe-Ouest	1er juillet 1877	††450 00

*$200 pour service du canon, etc. †Allocation, $50. ‡Allocation, $2,300.
**Par semaine. ††Allocation $250. †††Par mois. §Allocation $25.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc—*Suite.*

ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC ET EN AVAL DE QUÉBEC—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements. $ c.
Martin, Jules G	Petit Métis	23 décembre 1879	§300 00
Marceau, Louis	St-François	1er avril 1884	75 00
Maltais, Eli	Malbaie	10 mai 1882	50 00
Myrick, John	Cap-Race, Terreneuve, phare et sifflet de brume	1er novembre 1897	1,000 00
Morin, Hypolite	Pélerins	29 avril 1898	340 00
Marcotte, P. L	Pointe Bleue, lac St-Jean	28 novembre 1898	40 00
McWilliams, John J	Pointe au Père	1er juin 1876	200 00
McLaren, Donald	Rivière du Moulin	19 septembre 1889	35 00
Nadeau, Alphonse	Anticosti, Pointe-sud	18 juin 1894	800 00
Noël, Edouard	Phare Richelieu, Lotbinière	10 avril 1899	150 00
Paul, Edouard	Ile de Grâce	7 septembre 1871	*30 00
Pagé, Célestin	L'Islet Richelieu	9 janvier 1895	150 00
Peters, D. E	Witch Rock, lac Memphrémagog	D'année en année	†2 50
Peters, J. H	Pointe Verte "	"	†1 50
Patterson, J. C	Wadleigh "	"	†1 50
Pope, Herbert	Anticosti, Pointe-sud-ouest	22 octobre 1892	‡400 00
Painchaud, Joseph	Ile aux Grues	1er " 1864	320 00
Paquet, Pierre	Sainte-Famille	19 " 1885	70 00
Poitras, Alexander	Bersimis, feux d'alignement	21 septembre 1891	100 00
Pedneau, Pierre	Ile aux Coudres, poteau-phare	6 avril 1896	40 00
....	Ile Rouge, phare flottant	"	**500 00
Poulin, Alfred	Sainte-Famille	26 " 1898	70 00
Reeves, Samuel	Ile Sainte-Thérèse (2)	12 octobre 1870	270 00
Rivet, Léon L	Repentigny (1)	28 avril 1894	75 00
Robinson, George L	Ile des Cendres et du Sang	18 juin 1894	200 00
Richard, Alphonse	Pots à l'Eau-de-Vie	7 octobre 1878	400 00
Rennie, E. H	Cap Ray, phare et sifflet de brume	19 " 1884	800 00
Roberge, C. Honoré	Ile Saint-Pierre	19 " 1885	70 00
Rodrique, F. F	Portneuf	22 janvier 1858	250 00
St. Onge, Thomas	Contrecœur	14 juin 1886	75 00
Salvail, Omer	Ile à la Pierre	6 mai 1897	220 00
Simard, Edward	Montée du Lac et Cap Rouge, balises	28 octobre 1870	400 00
Sasseville, F. J.	Cap Madeleine, phare et sifflet de brume	9 juin 1886	700 00
Simard, Arthur	Rivière au Caribou	9 " 1870	40 00
Savard, Xavier	"	1er mai 1873	40 00
St. Croix, George	Rocher du Plateau	22 octobre 1896	400 00
Trottier, Widow J	Grondines (1)	1er août 1872	100 00
Trottier, Ephrem	Grondines (2)	17 mai 1892	100 00
Thurber, Wm	Sainte-Croix	5 octobre 1878	175 00
Tremblay, W. T	Cap aux Oies	4 avril 1888	250 00
Tremblay, Dorilas	Portneuf (2)	18 février 1875	350 00
Tremblay, George	Rivière du Moulin	9 septembre 1889	35 00
Trudelle, Ambroise	L'Ange-Gardien	19 octobre 1885	70 00
Tremblay, Pitre	Saint-Alphonse, quai	19 juin 1895	40 00
Tremblay, Henry	Cap de l'Aigle, poteau-phare	6 février 1896	40 00
Tremblay, Thomas	Baie Saint-Paul	25 octobre 1898	250 00
Vigneau, Placide	Ile au Perroquet	19 septembre 1892	600 00
Vézina, Oliver	Saint-Pierre	28 octobre 1897	70 00
Whitman, Robert H	Lacolle	14 mai 1883	150 00
Wheeler, W	Mines de plomb, lac Memphrémagog	D'année en année	†1 50
Wyatt, Thomas	Forteau, phare et sifflet de brume	18 octobre 1889	‡‡800 00

* Par mois. † Par semaine. ‡ $250 pour aide. **Allocation, $1,900.
‡‡ Allocation $75. § Allocation $20 pour combustible et $20 pour cheval.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements.
			$ c.
Arseneau, James	Dalhousie	18 juin 1894	100 00
Archer, Wm	Tracadie-Nord	7 novembre 1872	275 00
Allain, Joseph	Ile au Foin, feu-balise	21 mai 1895	150 00
Barbour, Jas. G	Cap Enragé, phare et signal de brume	11 mai 1888	800 00
Bent, A. W	Cap Jourimain ou Cap Tormentine	15 septembre 1875	300 00
Blacklock, Fred G	Cap Spencer	5 mars 1888	400 00
Brown, Charles	Quaco	25 novembre 1884	400 00
Bradshaw, L. B	Quaco, signal de brume	3 septembre 1887	400 00
Brune, John David	Lac aux Oies	11 mai 1888	250 00
Boyd, B. G	Pointe aux Epinettes	septembre 1892	120 00
Boudreau, Jos. B	Petit-Rocher	26 février 1896	150 00
Blakley, Lawrence	Pointe Harper	9 septembre 1887	75 00
Bellmore, Fredk	Havre Dipper	12 mars 1895	100 00
Belleveau, Philip T	Pointe de la Folie	29 novembre 1897	175 00
Cochran, Fredk. M	Quai Saint-Martin, Quaco	25 mars 1892	100 00
Clark, Geo. H	Havre de Saint-Jean	2 octobre 1893	350 00
Conley, John C,	Havre au Castor	2 avril 1892	250 00
Cummings, Geo	Campbellton, feu-balise	1er janvier 1880	100 00
Chapman, James	Ile de la Baie-du-Vin	24 juillet 1882	200 00
Dixon, Elias C	Pointe aux Pois	16 novembre 1898	250 00
Delaney, John	Plage de Grant	7 octobre 1880	125 00
Drake, Jeremiah	Saint-Jean, station de signaux	24 mars 1881	650 00
Dumaresq, Francis X	Shippegan	7 novembre 1872	280 00
Dalzell, Geo. Y	Queue d'Hirondelle	18 mars 1893	400 00
Dutch, John	Ile au Héron	7 " 1875	200 00
Daggett, Mark	Grand-Havre	15 novembre 1883	*400 00
Dinsmore, Samuel G	Ile du Gros-Canard, signal de brume	5 juillet 1886	550 00
DeGrace, John	Pointe au Sauvage	4 juin 1889	150 00
Davidson, Warren P	Loups du sud	14 janvier 1897	500 00
Day, W. A	Pointe de Belyea	20 septembre 1890	90 00
Egan, Edward	Pointe de Bellonie	17 mai 1892	100 00
Frawley, Frank	Pointe Lepreau, signal de brume	15 juin 1898	400 00
Flewelling, M	Quai Flewelling	12 avril 1890	80 00
Fanjoy, William	Pointe Fanjoy	15 décembre 1897	80 00
Ferguson, W. G	Goulet de Tracadie-sud	23 mars 1898	150 00
Gillard, John	Pointe du Chêne, feux d'alignement	13 juin 1888	90 00
Gillespie, David	Hillsborough, jetée	31 décembre 1892	75 00
Hayden, Michael	Pokemouche	17 octobre 1888	200 00
Henderson, Arthur	Midjic-Bluff	5 " 1894	200 00
Hamm, Chas. P	Musquash	14 janvier 1879	†300 00
Helms, Geo	Petit Passage, sifflet de brume	5 mai 1882	‡400 00
Hachey, Octave	Ile Pokesudie	12 juillet 1881	180 00
Hagan, E	Pointe Ward	12 avril 1890	80 00
Harvey, W. L	Rocher Gannet	20 mai 1898	700 00
Kilpatrick, Joseph	Baie Passamaquoddy	3 février 1898	350 00
Lantaigne, Gervais	Ile Caraquette	16 juin 1888	200 00
Leblanc, Charles P	Pointe à Cassie	4 mai 1872	250 00
Looney, Thos. E	Greenhead, rivière Saint-Jean	14 octobre 1896	80 00
Lacy, Lebaron	Pointe du Chêne	23 février 1897	80 00
Mills, George	Ile au Renard, en bas	23 juin 1897	200 00
Morrison, Peter	Pointe du Chêne	24 " 1882	100 00
Morrison, Peter, fils	Ile du Portage	1er juillet 1892	200 02
Morrison, Duncan	Ile Sheldrake	25 février 1880	300 00
Maillet, D. O	Pointe du Sauvage, Bouctouche	7 juillet 1883	150 00
Moore, Rev. S. C	Anderson's Hollow	14 mai 1889	100 00

* Allocation $20. † Allocation $45. ‡ Allocation $180.

ÉTAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements.
			$ c.
Matheson, R. B.	Newcastle	18 avril 1898	100 00
McGee, Mde Jos. E.	Ile Bliss	3 mars 1899	300 00
McLennan, Kenneth	Escuminac, phare et sifflet de brume	7 " 1892	750 00
McEwen, David	Ile du Milieu	22 juillet 1875	300 00
McIntosh, Chas	Néguac, feux d'alignement	19 décembre 1892	100 00
McBaine, Alex	Pointe Cox	6 mai 1898	80 00
McMonagle, Miles	Battures Oromocto	26 " 1891	80 00
McDonald, Whitfield	Ile Musquash	1er juin 1888	80 00
McMann, Robert	Pointe McMann	7 septembre 1876	80 00
McLaughlin, Walter B.	South-west Head	29 octobre 1879	500 00
McNeill, Henry H.	Dalhousie, feu-balise et feu de l'île Douglas	1er janvier 1880	150 00
McConnell, Robert	Goulet Miscou	9 septembre 1887	100 00
Nevers, George	Jemseg	24 novembre 1884	80 00
Nobles, Israel	Pointe Belleîle	23 " 1885	80 00
Purvis, David	No-Man's-Friend	2 juin 1897	80 00
Preston, S.	Plage Preston	11 juillet 1889	125 00
Pendlebury, Wm. J.	Saint-André	10 avril 1889	250 00
Pickett, Robert E.	Farmers'-Point	11 mai 1897	80 00
Parker, Malachi	Pointe Mulholland	4 avril 1885	200 00
Quinton, Wm. M.	Pointe Mark	12 " 1890	120 00
Russell, James R.	Ile à la Meule	13 janvier 1899	700 00
Ryan, William	Miramichi, phare flottant	22 mai 1889	*400 00
Rivers, Robert	Miscou, phare et sifflet de brume	24 avril 1877	800 00
Robinson, John	Néguac	30 juin 1896	150 00
Richard, Peter F.	Richibouctou	30 mai 1895	185 00
Robertson, Chas. M.	Pointe Robertson	30 juin 1897	80 00
Robertson, Meier	Ile Shédiac, balises	29 décembre 1873	250 00
Ross, Elijah	Pointe du Nègre	5 mars 1878	400 00
Robichaud, Jude	Richibouctou, balise	5 décembre 1891	225 00
Robicheau, Henry B	Pointe Dixon	21 juin 1884	150 00
Roberty, A.	Belledune	5 février 1895	100 00
Sutherland, George A.	Havre Bathurst	20 mars 1882	†200 00
Seely, Chas. F.	Machias, Ile a. Phoq., ph. et sifflet de brume	14 juin 1883	1,000 00
Seely, Neil	Head-Harbour, phare et sifflet de brume	3 mai 1882	800 00
Scott, Chas. F.	Stonehaven	20 juillet 1885	100 00
Thomas, George H.	Pointe Lepreau	29 août 1884	400 00
Tatton, George H.	Grand-Manan, sifflet de brume	16 octobre 1886	550 00
True, John Howard	Wilmot's Bluff	12 septembre 1899	80 00
Upton, Robert	Pointe de Bridge	11 septembre 1899	80 00
Williston, Wm. W.	Ile aux Renards	31 mai 1873	300 00
Wilson, James	Perdrix, phare et sifflet de brume	5 décembre 1857	‡800 00
Wagner, Richard	Pointe au Sable	7 juin 1883	80 00
Williams, Forrest W.	Quai de William	11 mai 1897	80 00

* [illegible] on $300. † Allocation $10. ‡ Allocation $100.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Amero, George D.	Pubnico	6 février 1893	240 00
Amirault, James	Sissisbo	11 juillet 1899	200 00
Amero, Chas. A.	Ile Whitehead	9 novembre 1897	200 00
Beaman, Edwin	Digby, jetée	29 mai 1897	100 00
Bancroft, Joseph E.	Ile aux Eglantiers	19 avril 1884	400 00
Burke, James	Main-à-Dieu	2 mai 1871	300 00
Bonner, George	Pointe Aconi	18 avril 1874	200 00
Burgess, Watson	Port l'Hébert	26 juillet 1892	150 00

ÉTAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ÉCOSSE.—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements.
			$ c.
Boutillier, R. J....	Surintendant de l'Ile de Sable.............	13 novembre 1884...	*450 00
Bollong, James.	Havre de Pope......	6 août 1877.......	300 00
Bourgeois, Philip	Chéticamp, feu d'alignement.	23 mai 1898.. .. .	150 00
Baker, Thomas............	Ile aux Pois............................	19 " 1879.......	350 00
Burns, Wm. H..........	Ile Wedge	2 avril 1892........	400 00
Brackett, Wm............	Anse au Hareng.....	28 août 1897........	100 00
Belleveau, John H.......	Anse Belliveau..........................	16 février 1889.... .	80 00
Brownell, Alfred.........	Cold-Spring-Head.........	26 mai 1889... ..	120 00
Brown, James............	Cranberry-Head, signal de brume.....	22 juin 1898..	500 00
Buchanan, Angus A.......	Havre de Neil..........................	14 août 1899.	150 00
Chiasson, German.........	Pointe du Caveau, feux d'alignement......	20 août 1897........	120 00
Crichton, H. H..........	Crichton's-Head....	6 mai 1874.........	200 00
Crooks, Demas	Liscomb	5 octobre 1894......	300 00
Connington, Thomas......	Louisbourg, feux d'alignement............	26 " 1897.....	150 00
Crowell, John............	Ile aux Phoques, phare et sifflet de brume...	14 " 1899.....	800 00
Campbell, Samuel C......	Ile Saint-Paul, surintendant	17 juillet 1897... ...	†700 00
Campbell, J. O....	Port-Mouton	29 avril 1898......	300 00
Comeau, Louis C..........	Rivière Météghan, quai	12 octobre 1875.....	100 00
Campbell, R. J...........	Iles Rouges	28 août 1899........	120 00
Croucher, George A.	Ile Croucher..........................	1er janvier 1883.....	300 00
Clough, Daniel	Grandique, poteau-phare.................	4 juillet 1884.....	70 00
Clory, Abraham	Pointe Glasgies, poteau-phare...	25 " 1894......	150 00
Coolin, Joseph............	Pointe Westhaver	5 août 1885.......	250 00
Carey, James.............	Carey's-Beach	18 " 1886......	60 00
Cameron, John............	Pointe au Castor.........................	29 septembre 1896..	150 00
Crowell, Benjamin S......	Ile Pagis, Port LaTour....	30 juin 1890........	150 00
Campbell, John M........	Mécanicien, sifflet de brume, Ile Saint-Paul	26 octobre 1898.	400 00
Dunlap, Wm. H...... ...	Ile aux Oiseaux............	26 juin 1897..	400 00
Doane, Isaac....	Cap Sable	1er juillet 1871......	800 00
Duane, Wm........	Ile Verte	30 octobre 1871	500 00
Doody, James	Meagher's Beach, phare et sifflet de brume..	19 février 1896......	800 00
Dunn, James M...........	Fort-Williams.........	26 octobre 1859.....	260 00
Doane, John H......	Yarmouth Fourchu, phare et sifflet de brume	1er juillet 1874......	800 00
Doane, Joshua............	Havre d'Yarmouth.....	23 février 1874......	‡350 00
Doyle, Edward.	Mabou, feux d'alignement	14 juin 1897........	70 00
D'Entremont, W. H.....	Harvre Abbott........	22 mai 1888..	75 00
Dewis, F. H. P.....	Cap d'Or	13 avril 1898.	500 00
Dorion, Frank Gould or ...	Shédiac, feux d'alignement	13 janvier 1899......	20 00
Ellis, Wm. E.............	Pte. Annapolis, Prim ou Digby, ph. et s. de b.	8 mars 1875..	800 00
Early, John	Margaretville..........................	19 février 1887......	230 00
Fowler, James E..........	Rivière aux Pommes, phare et sifflet de brume	25 juillet 1894......	700 00
Fisher, Joel W...........	Baccaro ou Barrington..................	8 août 1893.........	350 00
Fulker, Wm. G........ ..	Ile au Diable	1er juillet 1886......	420 00
Firth, Charles M.........	Ile Coffin, Liverpool	30 juin 1880..	400 00
Foster, Israel C..... ..	Port-Medway.	13 octobre 1892.....	260 00
Foster, Samuel T.........	" brise-lames..................	17 février 1899......	100 00
Foster. Geo. M.....	Port-George...........................	5 novembre 1897...	100 00
Fraser, John A...........	Ile Callaghan	31 décembre 1892...	200 00
Faulker, W. G............	Burnt-Coat............................	22 juin 1898..	250 00
Griffin, Spencer H...	Havre du Pays.........................	18 septembre 1883..	400 00
Gilkie, Henry A.....	Sambro............	8 janvier 1877.....	800 00
Giffin, Ira L.	Pointe Hawley, Havre d'Isaac.	28 avril 1894......	200 00
Goudock, Edward.........	Shelburne, Pointe de Sable..............	3 décembre 1880....	280 00
Gardner, Frederick T.....	Jetée Brooklyn.................. ..	6 février 1885......	100 00
Gould or Dorion, Frank...	Shédiac, feu d'alignement	13 janvier 1899......	20 00
Helm, William............	Ile Flint	31 juillet 1883......	450 00
Hopkins, Leslie......	Ile Bon-Portage	20 octobre 1897.....	350 00
Huntley, Charles.........	Jetée Kingsport.........................	30 juin 1890.........	100 00
Hensbee, David S.........	Havre Crowe	10 novembre	300 00
Hawley, Matthew.........	Baie Sud.............	13 mai 1897...	140 00
Hardy, John....	Gabarus...............................	22 novembre 1890...	200 00
Hennesey, W. P..........	Highland Village, poteau-phare....	6 avril 1899........	25 00

*Avec pension pour lui et sa famille. † Allocation, $1,200. ‡

ÉTAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements.
			$ c.
Jackson, David	Ile Ingonish	13 avril 1898	300 00
Johnson, Edward	Chibucto-Head, phare et sifflet de brume	14 mai 1872	800 00
Joyce, Simon	Ile au Loup-Marin, poteau-phare	4 juillet 1884	100 00
Jollimore, Peter	Baie Terence	1er septembre 1884	100 00
Jamieson, Charles	Cap Saint-Laurent	21 " 1893	400 00
Jamieson, Geo. C.	Havre de Cole, feux d'alignement	21 octobre 1898	120 00
Long, Joseph	Havre de Canso	31 décembre 1896	200 00
LeBlanc, Severin	Ile au Poisson	1er juillet 1889	250 00
Lowden, David	Havre de Pictou, feux d'alignement	12 " 1897	150 00
LeVashe, Wm.	Arichat	17 octobre 1898	250 00
Lyons, John W.	Barrington, phare flottant	18 juin 1897	500 00
Landry, Edward	Ile Grande-Flèche	23 février 1897	200 00
Larkin, Ephraim	Havre de Shag, île Stoddart	18 mars 1896	150 00
Livingstone, George S.	Havre de l'Avocat	8 mai 1884	250 00
LeBlanc, Benjamin	Tusket-Wedge	1er novembre 1892	300 00
Landry, Jude	Shédiac, feu d'alignement	13 janvier 1899	20 00
Morrison, Charles	Ile Amet	5 octobre 1894	320 00
Morrison, M. D.	Pointe du Rocher-Noir	8 juin 1892	250 00
Muise, Marcellin	Chéticamp	27 novembre 1896	300 00
Misner, John E.	Pointe du Fort	16 mai 1896	150 00
Moser, Samuel	Ile Moser	6 novembre 1885	450 00
Mullins, James	Pointe Mullin	8 juin 1892	250 00
Munro, William	Pictou	22 novembre 1890	460 00
Murphy, Michael	Ile Pomket	18 décembre 1890	350 00
Mundell, Joseph	Pointe de Sable	18 octobre 1869	400 00
Martell, John T.	Scatterie, phare et sifflet de brume	30 juillet 1897	800 00
Murray, John	Cap George	3 novembre 1882	200 00
Munroe, William L.	Ile Three Top	28 octobre 1879	300 00
Mitchell, John W.	Rocher Jeddore	29 septembre 1882	400 00
Mitchell, William A.	Ile du Quaker	19 février 1896	300 00
Matheson, Murdoch	Whycocomah, poteau-phare	11 septembre 1884	60 00
Morrison, Widow	Freestone, poteau-phare	5 juin 1897	150 00
Mauger, John T.	Cap La Ronde	16 novembre 1898	300 00
McDonald, Robert	Ile Carter	Janvier 1885	250 00
McKenzie, R.	Rocher au Goëland, île au Caribou	1er août 1881	300 00
McDonald, Henry S.	Ile de Little-Hope	3 avril 1897	500 00
McRae, Roderick	Margaree ou île au Loup-Marin	3 février 1898	400 00
McFarlane, Alex.	Havre Margaree	18 août 1886	60 00
McKay, R.	Canso-nord	4 février 1882	350 00
McFarlane, Andrew	Ile Pictou	8 juin 1892	400 00
McDonald, John A.	Port-Hood	10 mai 1880	280 00
McDonald, James	Pointe Tupper	15 mars 1870	300 00
McAskell, Donald	Havre Sainte-Anne	26 juin 1889	140 00
McLean, H.	Pointe Gillis	18 décembre 1897	120 00
McRae, Hector	Pointe McKenzie, havre Plaster	20 août 1890	160 00
McLeod, Norman	Cap-Nord	14 octobre 1899	400 00
McRae, Donald	Ile Kidston	17 mai 1892	200 00
McLeod, Angus	Saint-Esprit	27 octobre 1880	400 00
McDonald, Charles L.	Little-Narrows	17 janvier 1896	120 00
McDonald, Norman	Ile Marjorie, poteau-phare	4 juillet 1884	100 00
McAskill, James	Pointe Jérôme	8 novembre 1897	250 00
McNeill, John C.	Anse Piper	18 décembre 1897	120 00
McNeil, Laughlin	McNeil's-Back, poteau-phare	6 août 1884	60 00
McFadyen, M.	Mabou, feu d'alignement	17 avril 1891	50 00
McVickar, Archibald	Baie des Vaches, brise-lames	3 juillet 1896	70 00
McDonald, Donald	Havre de Clark, poteau-phare	25 avril 1892	50 00
McNeil, Neil	Ile Campbell, comté de Victoria	1er décembre 1897	100 00
McEachern, A. L.	Cap Saint-George	8 septembre 1898	450 00
McLeod, Murdoch	Pugwash	10 décembre 1897	250 00
McKenna, John L.	Ile de McNutt, havre de Shelburne, phare et sifflet de brume	31 mars 1899	800 00
Mackintosh, James	Ile aux Œufs	28 juillet 1899	500 00

ÉTAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements.
McLellan, Ingersoll L.	Economy, poteau-phare	16 mai 1899	*6 00
McAdam, Hugh R.	Arisaig	14 novembre 1898	60 00
Nass, Henry	Lunenburg	12 mai 1897	300 00
Nickerson, Byron	Ile du Nègre	26 juillet 1897	250 00
Nunn, George	Sydney, barre sud	20 juin 1872	300 00
O'Leary, John F.	Ile au Castor	7 mars 1894	350 00
Orchard, L. D.	Rocher aux Goëlands	1er janvier 1877	400 00
Pearl, Albert	Ile Verte	29 décembre 1873	500 00
Price, Philip	Louisbourg	8 novembre 1897	350 00
Peters, John G.	Pointe Basse	1er octobre 1865	460 00
Pettis, William	Parrsboro'	6 décembre 1888	340 00
Palmer, Howard	Pointe Wolfe	14 octobre 1899	250 00
Palmer, H. W.	Pointe du Fort	22 mai 1878	200 00
Perry, John	Sheet-Harbour	17 décembre 1878	500 00
Phinney, Elisha	Cap Sharp, rivière Diligente	6 juillet 1893	250 00
Perry, Levi	Havre du Nord-Est, feux d'alignement	17 juin 1899	200 00
Quinn, James	Lingan	13 avril 1874	200 00
Robinson, Charles	Rocher Noir	16 mars 1885	330 00
Ruggles, H. M.	Boar's-Head	1er décembre 1864	425 00
Robicheau, B. H	Cap Sainte-Marie	5 juillet 1886	350 00
Rathburn, S. M.	Horton-Bluff	26 octobre 1879	250 00
Reid, George J.	Ile Haute	18 " 1889	500 00
Ross, Robert	Ile George	18 janvier 1876	250 00
Robblee, Jacob V.	Pointe Shafner	29 mai 1897	150 00
Riley, Simon W	Annapolis Royal	7 mars 1892	100 00
Sullivan, James	Cap Canso, Ile aux Atocas, ph. et sif. de brume	23 mai 1887	800 00
Scott, M. C.	Guysborough	19 avril 1884	220 00
Swinehammer, George	Pointe de l'Anse à Peggy	4 janvier 1883	350 00
Spencer, Robert A.	Pointe Spencer	1er avril 1870	125 00
Suthern, Edward W	Westport	12 " 1890	300 00
Suthern, John F.	Ile aux Eglantiers, sifflet de brume	1er octobre 1874	500 00
Saulnier, John H.	Pointe de l'Eglise	8 août 1878	200 00
Sampson, C.	Ile Ouetique	1er décembre 1874	350 00
Strum, James A.	Ile Westhaver	23 septembre 1888	200 00
Sollows, Walter	Anse Verte, poteau-phare	15 août 1884	60 00
Sampson, Theodore	Havre au Castor, sud, poteau-phare	15 octobre 1892	80 00
Smith, Caleb	Salter's-Head, feu-balise	21 juin 1888	60 00
Smith, William B.	Westhead Barrington	12 avril 1890	200 00
Simpson, W. H.	Douane de Pictou, phare	21 décembre 1897	100 00
Vigneau, George	Ile du Jersiais	23 mars 1883	300 00
Vance, George	Masstown	29 juin 1898	25 00
Wolfe, Howard M.	Iron Bound	22 juin 1895	250 00
Wheadon, Burton	Havre Walton	26 mai 1891	125 00
Wells, James	Whitehead	20 octobre 1897	510 00
Winton, Robert B.	Ile Guion	28 avril 1877	450 00
Wambold, James	Sheet Harbour Passage	11 mai 1887	50 00
Webb, Patrick	Havre-au-Bouche	19 février 1896	250 00
Webber, James M	Torbay	10 mai 1898	300 00
Wynacht, W. H.	Ile à la Croix, phare et sifflet de brume	13 avril 1898	800 00
Young, Uriah	Chester, île du Quaker	15 février 1884	400 00
Zinck, Jeremiah	Baie Mahone, Hobson's-Nose	2 décembre 1895	300 00

* Par mois pendant la saison de navigation.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc,—*Suite.*

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Appointements.
Allen, Joel S.	Pointe du Sauvage, jetée	18 mai 1898	350 00
Champion, Wm	Havre Cascumpec	25 octobre 1897	80 00
Costain, Frederick	Miminegash, Pointe-Rix, feu d'alignement.	19 mai 1897	40 00
Fraser, John	Summerside, quai	12 avril 1897	100 00
Gaudet, Agape	Tignish	30 août 1897	130 00
Gillis, Donald	Pointe Prim	10 décembre 1897	300 00
Hardy, Wm	Petit Chenal	26 juillet 1875	100 00
Howatt, Abner J	Crapaud, feu d'alignement, au large	22 " 1893	100 00
Harris, Wm	Cap à l'Ours	11 novembre 1896	350 00
Kennedy, Alexander	Haszard, feu d'alignement à terre	27 June 1890	60 00
Leard, Solomon J	Crapaud, feu d'alignement, à terre	14 mai 1889	100 00
Lewis, James	Brighton Beach, feux d'alignements	1er mars 1899	100 00
Munn, Duncan	Little-Sands	1er mai 1877	30 00
Morrison, Angus	Cardigan	21 septembre 1883	100 00
McLaine, Archibald	Block-House, Charlottetown	3 avril 1867	340 00
McDonald, Lauchlin	Pointe de l'Est, phare et sifflet de brume	23 février 1897	500 00
McDonald, Wm	Ile Panmure	20 novembre 1853	300 00
McGrauth, Wm. W	Havre Saint-Pierre	8 mai 1872	130 00
McDonald, Chas Æ.	Pointe Sainte-André	18 juillet 1887	125 00
McDonald, John	Orwell	25 juin 1879	80 00
McLeod, James H	New-London	29 janvier 1896	100 00
McDonald, Wm	Pointe Ouest	1er décembre 1875	300 00
McKay, John	Ile Boisée	12 septembre 1898	250 00
McMillan, Donald	Covehead, feux d'alignement	21 octobre 1893	90 00
McDonald, Angus	Souris	13 novembre 1880	300 00
McDonald, Jas. A	Havre Savage	11 juillet 1889	100 00
McLeod, Lemuel	Havre Murray, feu de grève	21 décembre 1897	50 00
McPherson, Daniel W	Feux de fascines, Orwell, feu d'align.	13 janvier 1899	60 00
Oulton, Robert T	Ile Savage, Cascumpec	14 juin 1897	80 00
O'Brien, Patrick	Miminegash, feu d'alignement	14 mai 1897	60 00
Phee, James	Cap Nord	4 septembre 1897	300 00
Penny, Robert	Havre Murray, feu de Penny	11 novembre 1897	50 00
Pino, Joseph N.	Rustico-Nord	6 février 1897	100 00
Perry, Bruno	Cap-Egmont	21 juillet 1884	200 00
Ranaghan, Peter	Sea-Cow-Head	21 avril 1873	250 00
Ready, Michael	Tracadie	Août 1867	100 00
Robertson, Alfred	Annandale, feux d'alignement	5 octobre 1898	100 00
Sinclair, Wm	Ile au Poisson	8 mars 1897	250 00
Stevart, Geo	Havre de Summerside, feu d'align. en arr.	5 septembre 1895	80 00
Tuplin, Jas. C.	Ile de Sable, Cascumpec	5 mai 1897	200 00
Taylor, Chas	Bassin Darnley, feux d'alignement	14 juin 1897	60 00
Taylor, James W	Ile Saint-Pierre	1er mai 1897	200 00
Wood, George	Haszard, feu d'alignement, au large	1er mai 1893	70 00
Westaway, Roger D.	Pointe Saint-André, alignement à terre	19 " 1883	125 00
Wiggins, G. W. J.	Pointe Darnley, feux d'alignement	16 octobre 1896	100 00
Wright, Charles L	Wright, feu d'alignement, Crapaud	14 juin 1894	100 00

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Fin.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom.	Postes.	Quand nommés.	Appointements. $ c.
Brinn, Richard	Ile de la Découverte, phare et sifflet de brume	14 juin 1886	900 00
Brown, William	Ile aux Œufs	15 juin 1898	500 00
Cummins, H. C	Balfour	10 juillet 1897	*20 00
Crozier, James	Bare Point, Chemainus	12 juin 1897	120 00
Clark, M. G	Ile de l'Entrée, phare et sifflet de brume	26 novembre 1897	900 00
Daykin, William P.	Pointe Carmanah, phare et sifflet de brume.	4 novembre 1890	1,200 00
Davidson, John	Cap Mudge	27 juin 1898	360 00
Davies, John	Fiddle Reef, Victoria	2 décembre 1898	*25 00
Eastwood, F. M	Race Rocks	31 janvier 1891	1,200 00
Erwin, Walter	Pointe Atkinson, phare et sifflet de brume	5 octobre 1880	1,000 00
Georgeson, Henry	Plumper Pass, phare et sifflet de brume	21 juin 1884	900 00
Georgeson, James	Ile Saturna, Pointe-Est	22 octobre 1889	500 00
Grove, John	Pointe-Prospect	21 juin 1898	300 00
Harrison, S. G	Ile Beren	4 novembre 1897	300 00
Harvey, Thos. W	Sands Head	13 avril 1898	900 00
Higgins, Harry	Sister's Rock, Vancouver	1er octobre 1899	500 00
Jones, William D	Pointe Brockton, Burrard-Inlet	20 août 1890	300 00
McKenzie, Douglas	Fisgard	1er septembre 1898	500 00
McDonagh, William	Ile Jaune	16 " 1898	500 00
McColl, Wm	Pointe Garry	4 août 1898	*10 00
Patterson, Thomas	Cap Beale	2 mars 1895	†500 00
Richardson, John	Pointe Portlock, phare et signal de brume	2 décembre 1895	460 00
Thompson, J. C	Ile Ivory	27 juin 1899	450 00

*Par mois. †Allocation, $700.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 15 octobre 1899.

ANNEXE N° 14.

RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données par le gouvernement du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1899, pour des services de bravoure et d'humanité rendus en sauvant des vies de naufrages de vaisseaux, ou par les gouvernements anglais ou étrangers pour services semblables, rendus par des bateaux canadiens en sauvant des vies de naufrages de vaisseaux anglais ou étrangers, durant la même période.

Noms et désignations des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses.
John McLeod, ex-surintendant de l'établissement de secours sur l'Ile Saint-Paul, N.-E.	Services rendus aux membres survivants de l'équipage de la barque norvégienne "Brodreue", et noble conduite en repêchant et en ensevelissant les cadavres du capitaine, de son fils et de trois hommes d'équipage.	26 mai 1896.	Un gobelet en argent, décerné par résolution royale du gouvernement de la Suède et de la Norvège.
John Campbell, capitaine ; Albert Craig, 1er officier ; Alfred Plank, Peter Gruinberg Thomas King et H. Brough, matelots, du steamer britannique "City of Venice".	Sauvetage de la goëlette "Neva" de Charlottetown, I.P.-E., abandonnée en mer et sur le point de sombrer.	6 mars 1897.	Un binocle au capitaine, une montre en or au 1er officier et une montre en argent à chacun des quatre matelots.
George D. Young, patron de canot ; James Henneberry, Kenneth Faulkner, Charles Henneberry, équipage du poste de sauvetage à l'Ile du Diable, N.-E. ; et Henry Henneberry, Alex. Henneberry et Ed. Walsh, volontaires.	Sauvetage du capitaine et de l'équipage de la goëlette "Olivette", échouée sur la batture du Cap Thrum, à la hauteur du port d'Halifax, N.-E.	30 mars 1898.	$3 à chacun des hommes—$21 en tout.
John Dempsey, patron de canot ; Ed. Dempsey, Pat. Dempsey, James Dempsey, Frank Hayes, Martin Fillis et John Power, équipage ; du poste de sauvetage à l'Anse aux Harengs, N.-E.	Sauvetage de deux pêcheurs qui avaient essayé de monter à bord de la goëlette "Olivette", échouée sur la batture du Cap Thrum, à la hauteur du port d'Halifax, N.-E.	30 mars 1898.	$1.50 à chacun des hommes—$10.50 en tout.
Capitaine Louis-Aug. Galène. du brick "Père Jacques", St-Servan, France.	Soins donnés à l'équipage naufragé de la goëlette "Grace", de Lunenburg, N.-E.	1er juill. 1898.	Un binocle.
G. Glenton, commis aux vivres du steamer "Turret Chief".	Bravoure dans le sauvetage d'un petit enfant en danger de se noyer à Sydney, N.-E.	3 août 1898.	Une médaille en bronze de la part de la société dite "Royal Canadian Humane Society", de Hamilton, Ont.
Wm Berry, patron de canot ; G. Stanton, J Jennings, B. Berry, L. Berry, Chas. Laing, équipage du poste de sauvetage à Port-Stanley, Ont., et Geo. O. Brown, mécanicien du chalan à vapeur "A. H. Jennie".	Sauvetage sur le lac Erié, à 3 milles à l'est de Port-Stanley, Ont., de deux femmes, dont la chaloupe avait chaviré et qui étaient depuis plusieurs heures suspendues à leur embarcation.	3 sept. 1898.	$1.50 à chaque homme—$10.50 en tout.
John G. Kish, capitaine ; J. H. Holman, 1er lieutenant ; Ernest Goodwin, 2me lieutenant ; Peter Pedersen, patron de chaloupe ; Andrew Anderson et A. Fornezza, matelots ; du steamer "Simonside," Sunderland, Ang.	Sauvetage de l'équipage naufrage de la goëlette "Nevada", de Lunenburg, N.-E., abandonnée en mer.	22 sept. 1898.	Un binocle au capitaine ; une montre en or au 1er officier ; une montre en or au 2me officier ; une montre en argent au patron de chaloupe, et £2 à chacun des deux matelots.

RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES—*Fin.*

Noms et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses.
Murdoch Bouchard, pêcheur, et Jas. McDonald, cultivateur.	Bravoure en sauvant deux personnes en danger de se nôyer dans la baie Launching, IPE	5 oct. 1898.	Un binocle au premier, et une montre en argent à l'autre.
Wm Berry, patron de canot; C. Parker, H. Thorn, L. Berry, J. Rose, J. Jennings, et E. Berry, équipage du poste de sauvetage de Port-Stanley, Ont.	Sauvetage de la goëlette naufragée "H. G. Cleveland".	21 oct. 1898.	$5.00 à chacun des hommes—$25 en tout.
Geo. D. Young, patron de canot; Jas. Henneberry, Geo. Williams, équipage du poste de sauvetage à l'Ile du Diable, N.-E., et Thos Henneberry, J. Henneberry, H. Henneberry et Charles Faulkner, volontaires.	Deux jours de service auprès du brick "Irma", de Charlottetown, I.P.-E., échoué sur la batture du cap Thrum à la hauteur du port d'Halifax, N.-E.	23 et 24 oct. 1898.	$6 à chacun des hommes—$41 en tout. Il a aussi été alloué $63 à MM. F. D. Corbett et Cie., pour l'aide prêtée par leur remorqueur "A. C. Whitney".
Joseph Dempsey, patron de canot; James Bracket, Thos. Brown, Francis Hayes, John Darrah, Daniel Gorman, R. Neagle, équipage; du poste de sauvetage à l'Anse aux Hareng, N.-E.	Recherches dans les parages où la goëlette "Sussex", avait fait naufrage, et ensevelissement de 2 cadavres trouvés.	28 nov. 1898.	$1.50 à chacun des hommes—$10.50 en tout.
MM. J. et A. Allan, propriétaires du steamer "Sarmatian", de Glasgow, Ecosse.	Trois matelots du navire "Annie G.", de Yarmouth, N.-E., recueillis en pleine mer, à la hauteur du Cap Sable, N.-E.	1er déc. 1898.	Payé à MM. Allan, frais de subsistance des matelots sur le "Sarmatian", £6 6s. Aussi subsistance sur le steamer "Austrian", et transport des matelots jusqu'à Halifax, N.-E., £10 16s. De plus, indemnité pour chaloupe et gréement perdus lors du sauvetage, £40; en tout £57 2s.
Wm Aitkenhead, capitaine; E. Gibson, 2me officier; A. Baldetta, patron de chaloupe; G. Baldetta, G. Giovanni, D. Virza et G. Dominici, matelots; du steamer "Pawnee", de Liverpool, Ang.	Héroïque sauvetage des passagers et de l'équipage de la goëlette "Deer Hill", de Saint-Jean, N.-B.	12 déc. 1898.	Une montre en or au capitaine; une montre en or au 2e officier; une montre en argent au patron de chaloupe; £2 à chacun des 4 matelots.
Henry Nelson, capitaine; Th. Smith, Patrick J. Quin, Geo. Morgan, John W. Keefe, Nels. Soneson, Patrick Fitzpatrick, Andrew Meade et John E. Belong, pêcheurs; de la goëlette américaine "Hiram Lowell".	Sauvetage de l'équipage de la goëlette "Narcissus", de Lunenburg, N.-E., naufragée en pleine mer, à environ 100 milles au large de Boston, Mass., E.-U.	28 déc. 1898.	Une montre en or au capitaine, et $10 à chacun des 8 pêcheurs; $80 en tout.

TRENTE-DEUXIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1899

PÊCHERIES

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIME PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE.
1900

[N° 11a—1900.]

A Son Excellence le Très honorable sir Gilbert John Elliot, comte de Minto, *gouverneur général du Canada, etc., etc.*

Plaise à Votre Excellence :

J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information de Votre Excellence et de la législature du Canada, le trente-deuxième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, division des Pêcheries.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

LOUIS HENRY DAVIES,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, 30 décembre 1899.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

RAPPORT DES PÊCHERIES

1899

A

B

C

D

E

F

H

I

J

K

L

M

N

O

P

P—*Fin.*

Q

R

S

T

V

W

RAPPORT

DU

DÉPUTÉ DU MINISTRE.

A l'honorable
Sir Louis H. Davies, C.C.M.G., etc.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la division des Pêcheries de votre ministère pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

Les rapports concernant le service de protection des pêcheries, la pisciculture et la mer de Behring pour toute l'année 1899, et les statistiques, comme d'ordinaire, couvrent l'année précédente. Les rapports préliminaires des différents inspecteurs donnent une idée générale du résultat des pêches et de l'état des pêcheries dans les différentes provinces pendant l'année écoulée.

Sont annexés au présent trois rapports spéciaux par M. le professeur Prince, commissaire des Pêcheries. Ces rapports traitent de:—

1 La contamination de l'eau dans ses effets sur les pêcheries.

2. Caractères négligés dans la formation du jeune poisson.

3. L'objet d'une saison de pêche défendue.

Dans le rapport de l'année dernière il était question du jugement rendu par les lords du comité judiciaire du Conseil Privé à Londres, et de ses effets probables sur la manière de réglementer les pêcheries dans les différentes provinces. Les changements qui ont suivi la définition légale des droits respectifs du Canada et des provinces n'ont pas été aussi marqués qu'on aurait pu le penser. La province d'Ontario, il est vrai, s'occupe maintenant de la location et de l'octroi des permis de pêcheries, et elle a aussi nommé un personnel d'officiers provinciaux pour la surveillance et la protection des pêcheries, ne laissant à faire au ministère de la Marine et des Pêcheries qu'une surveillance générale ainsi que le veut la juridiction législative qui appartient encore au gouvernement fédéral. Une patrouille, sur les grands lacs, où passe la frontière internationale, et trois inspecteurs des pêcheries relevant du gouvernement fédéral, ont suffi pour faire cette surveillance générale. La province de Québec, ainsi qu'il en a été fait mention dans le trente et unième rapport, a fait des démarches pour prendre à sa charge l'exécution des devoirs que le jugement du Conseil Privé fait retomber sur elle, et pendant l'année dernière le commissaire des Terres, Forêts et Pêches de cette province, et son personnel d'officiers et gardes-pêche, ont octroyé les permis et veillé à l'observation des lois sur les rivières, les pêcheries de l'intérieur, et les estuaires proprement dits. Les pêches importantes des côtes de la mer faites au delà de la limite de basse marée, et qui tombent sous la juridiction du gouvernement fédéral, et dans plusieurs cas sont inséparables à cause de graves questions

internationales, ont nécessité l'emploi d'officiers de pêche fédéraux sur la rive nord du golfe Saint-Laurent et ailleurs, en addition au service de protection des pêcheries. Dans les autres provinces on a simplement continué, à la suite d'une entente amicale, l'administration des pêcheries telle qu'elle était dans le passé, à l'exception que les privilèges de pêche exclusifs, tels que ceux contenus dans les baux de réserves d'huîtrières, seront à l'avenir octroyés par les autorités provinciales maritimes. Conséquemment l'administration et la protection des pêcheries ont été continuées comme auparavant et sans interruption dans le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, l'Ile du Prince-Edouard et la Colombie-Britannique. Ces questions ne touchaient pas naturellement au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest.

Afin de faire disparaître tous doutes créés par la décision du Conseil Privé concernant la juridiction respective du gouvernement du Canada et des gouvernements des provinces, le long des côtes de la mer au delà de la marque de basse marée, il a été jugé de la plus haute importance d'obtenir l'opinion du comité judiciaire sur ce point. On a déjà fait les premières démarches à ce sujet.

COMMISSION DU HOMARD.

La Commission du homard nommée par un arrêté du Conseil en date du 27 septembre 1898, avait complété une grande partie de son travail à la fin de cette année, mais ce ne fut qu'en avril 1899 que les commissaires terminèrent leurs travaux. Les conclusions auxquelles les commissaires sont arrivés ont été publiées sous forme de supplément au trente et unième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, et sur ces conclusions on a basé un code de règlements devant prendre effet à la fin de l'année. Ces nouveaux règlements, avec certaines modifications demandées par des exigences locales urgentes, sont devenus loi le 7 décembre 1899. Ils sont contenus dans les onze clauses suivantes :

RÈGLEMENTS CONCERNANT LA PÊCHE DU HOMARD.

1. Personne ne pêchera, prendra, tuera, achètera, vendra, ni n'aura en sa possession, du homard entre le dernier jour de mai et le quatorzième jour de décembre de chaque année, ces deux jours compris, sur et le long de cette partie de la côte ou de ses eaux, de la province du Nouveau-Brunswick, comprise dans le comté de Charlotte, et aussi sur et le long de cette partie des côtes ou de leurs eaux, de la province de la Nouvelle-Ecosse comprise dans les comtés de Yarmouth, Shelburne, Queen, Lunenburg et cette partie du comté de Halifax, à l'ouest d'une ligne courant S.S.E. de l'île Saint-George, havre de Halifax, Nouvelle-Ecosse, et qui coïncide avec les bouées de la passe à l'entrée du dit havre, et personne dans les limites ci-dessus décrites, *en aucun temps*, ne pêchera, prendra, tuera, achètera, vendra, ni n'aura en sa possession, du homard ou des homards de moins de neuf pouces de longueur, mesuré de la tête au bout de la queue, à l'exclusion des pinces ou des antennes.

2. Personne ne pêchera, prendra, tuera, achètera, vendra, ni n'aura en sa possession, du homard entre le dernier jour de juin de chaque année et le quatorzième jour de janvier ensuivant, ces deux jours compris, dans aucune partie de la baie de Fundy, ou sur aucune partie des côtes ou de leurs eaux, en dedans d'une ligne tirée depuis la ligne de division des comtés de Charlotte et St. John, près de la Pointe

Lepréau, courant en dehors de l'île aux Eglantiers (*Brier Island*) jusqu'à la ligne frontière entre les comtés de Digby et Yarmouth, dans la province de la Nouvelle-Ecosse; et personne, dans les susdites limites, *en aucun temps*, ne pêchera, prendra, tuera, achètera, vendra ni n'aura en sa possession du homard ou des homards de moins de 10½ pouces de longueur, mesuré de la tête au bout de la queue, à l'exclusion des pinces ou des antennes.

3. Personne ne pêchera, prendra, tuera, achètera, vendra, ni n'aura en sa possession, des homards entre le premier jour de juillet de chaque année, et le trente-unième jour de mars ensuivant, ces deux jours compris, sur et le long de cette partie de la côte de la province de la Nouvelle-Ecosse ou de ses eaux, à partir de la susdite ligne, courant S.S.E. depuis l'île Saint-George, havre de Halifax, Nouvelle-Ecosse, et qui coïncide avec les bouées de la passe à l'entrée du dit havre, s'étendant à l'est et suivant la ligne de côte aussi loin que la Pointe Rouge, entre la Pointe Martin et la Pointe Michaux, dans l'Ile du Cap-Breton, et comprenant la baie Chedabouctou et la baie Saint-Pierre, et les côtes et les eaux de toutes les îles sises dans ces baies et y adjacentes, et comprenant les côtes et eaux du Goulet de Canso aussi loin qu'une ligne tirée de Flat-Point, dans le comté d'Inverness, au phare, dans le comté d'Antigonish vis-à-vis.

4. Personne ne pêchera, prendra, tuera. achètera, vendra, ni n'aura en sa possession, des homards entre le premier jour d'août de chaque année et le dernier jour d'avril ensuivant, ces deux jours compris, sur et le long de cette partie de la côte de l'Ile du Cap-Breton, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, ou ses eaux, depuis la Pointe Rouge, entre la Pointe Martin et la Pointe Michaux, dans l'Ile du Cap-Breton, et s'étendant jusqu'au Cap Nord et à l'entour, jusqu'au Cap Saint-Laurent inclusivement; aussi les côtes et eaux de toutes les îles appelées îles de la Madeleine, y compris les Rochers aux Oiseaux et l'île Bryon ; aussi la rive nord du Saint-Laurent, à partir de la baie du Blanc Sablon, dans la province de Québec, vers l'ouest jusqu'à la tête de la marée, comprenant les côtes et eaux de toutes les îles adjacentes à la dite rive, et y compris l'île d'Anticosti.

5. Personne ne pêchera, prendra, tuera, achètera, vendra, ni n'aura en sa possession, des homards entre le onzième jour d'août de chaque année et le vingt-quatrième jour de mai ensuivant, ces deux jours compris, le long des côtes et dans les eaux du détroit de Northumberland, entre une ligne, au nord-ouest, tirée de la rivière Chockfish, dans le Nouveau-Brunswick, à West-Point, dans l'Ile du Prince-Edouard, et une ligne, au sud-est, tirée de Indian Point, près du Cap Tourmentin, dans le Nouveau-Brunswick, au Cap Traverse, dans l'Ile du Prince-Edouard.

6. Personne ne pêchera, prendra, tuera, achètera, vendra, ni n'aura en sa possession, des homards entre le onzième jour de juillet de chaque année et le dix-neuvième jour d'avril ensuivant, ces deux jours compris, dans aucune partie du Canada ou de ses côtes ou eaux, non comprises dans les limites décrites dans les règlements ci-dessus.

7. Sauf tel que prescrit par les règlements 1 et 2 ci-dessus, qui fixent les dimensions à 9 pouces et 10½ pouces respectivement, personne, dans aucune partie du Canada, ou de ses côtes ou eaux, *en aucun temps*, ne pêchera, prendra, tuera, achètera, vendra, ni n'aura en sa possession du homard ou des homards de moins de 8 pouces de longueur, mesuré de la tête au bout de la queue, à l'exclusion des pinces ou des antennes.

8. Personne ne pêchera, prendra, tuera, achètera, vendra, ni n'aura en sa possession, pour aucune fin que ce soit, du homard ou des homards œuvés, ou du homard ou des homards à test tendre (*soft-shell*). Lorsque de tels homards seront pris ils devront être remis à l'eau vivants.

9. Personne ne tendra des pièges à homard, ou autre engin de pêche dans le but de prendre des homards, dans les eaux dont la profondeur est de deux brasses ou moins.

10. Personne ne tendra ou ne placera des pièges à homard, ou autre engin de pêche dans le but de prendre des homards, à une distance moindre que cent verges de tout rets stationnaire à saumon, tendu pour prendre du saumon.

11. Personne, pour des fins de mise en boîtes, n'offrira en vente, ne vendra, troquera, fournira ni n'achètera des fragments de homards, des homards intentionnellement mutilés ou brisés, ou aucune chair de homard brisée, et tous fragments de homards, *homards* intentionnellement mutilés ou brisés, ou chair de homard brisée, ainsi offerts en vente, vendus, troqués, fournis ou achetés, seront passibles de saisie et de confiscation, *à moins* qu'ils ne soient possédés pour des fins de *consommation domestique* seulement, et non pour la mise en boîtes, et la preuve de ce fait incombera au propriétaire ou possesseur.

La Commission du homard a pratiquement cessé d'exister lors de sa dernière séance tenue à Ottawa le 25 avril. Du 10 au 25 avril, les commissaires se sont assemblés tous les jours (le dimanche excepté) pour discuter la preuve volumineuse placée devant eux et formuler leurs recommandations. Ils avaient siégé au moins soixante cinq fois dans les provinces maritimes, aux endroits suivants: Digby, Yarmouth, Lower-East-Pubnico, Lower-Woods-Harbour, Barrington-Passage, Clark's Harbour, Halifax, Shelburne, Lockport, Liverpool, Port-Mouton, Lunenburg, Jeddore, Tangier, Rivière-au-Saumon, Shelburne, Goldborough, (Isaac's-Harbour), Canso, Guysboro, Arichat, L'Ardoise-inférieure, Louisbourg, North-Sydney, Neil's-Harbour. Ingonish-nord, C.B., Bathurst, N.B., Shippegan, Douglastown, Newport, Percé, Port-Daniel P. Q., Chatham, N.-B., Richibouctou, Kingston, Bouctouche, Shédiac, Summerside, I.P.E., Egmont-Bay, Tignish, Cap-Bald, N.-B., Port-Elgin, Pictou, Antigonish, Rivière-Jean, Port-Hood, Margaree-Harbour, Cheticamp, C.-B., Pugwash et Wallace, N.-E. La Commission n'est pas allée tenir des séances sur la côte nord du golfe Saint-Laurent ni aux îles de la Madeleine, où l'industrie du homard a des proportions considérables, mais elle a obtenu aux seances tenues ailleurs une bonne somme de renseignements sur la pêche du homard à ces endroits. Mais les commissaires auraient bien aimé, si c'eut été possible, se transporter eux-mêmes sur les lieux. Il faut admettre cependant que beaucoup de personnes s'occupant de pêche du homard ont assisté aux séances de la Commission qui ont été très intéressantes. A certaines séances il y avait foule, et les pêcheurs et propriétaires de homarderies ont montré le plus grand empressement à aider la Commission à fournir des renseignements très importants.

Le travail de la commission a été divisé en deux parts. Trois des commissaires, MM. Moïse H. Nickerson, de Clark's-Harbour, William Whitman, de Guysboro, et Henri C. V. Le Vatte, de Louisbourg, Cap-Breton, avec le président de la Commission, (le professeur Prince), ont commencé leurs travaux de bonne heure en octobre. La première séance a eu lieu le 6 octobre, à Digby N.-E., la Commission s'avançant ensuite le long de la côte ouest de la Nouvelle-Ecosse, depuis Digby jusqu'à Halifax,

ensuite vers l'est jusqu'à Guysboro, et dans l'intérieur jusqu'à Neil's Harbour, Cap-Breton, finissant sa première série de séances à Ingonish-Nord, C.-B., le 5 novembre. Les autres membres de la Commission, MM. Archibald Currie, de Souris, I. P.-E., Patrick J. Sweeney, de Shédiac, N.-B., Stephen E. Gallant, de Richmond, I.P.-E., Bobert Lindsey, de Gaspé, P. Q, Donald Campbell, des Fourches-Margaree, Cap-Breton, et le président, commencèrent la deuxième série des séances à Bathurst, N.-B., le 17 novembre, et tinrent plus de trente séances en différents point de la côte de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec et de l'Ile du Prince-Edouard. Ces séances ont été tenues pendant les mois d'octobre, novembre et décembre, et les dernières pendant les mois de mars et d'avril.

Le travail de la Commission a été suivi avec un intérêt inusité non seulement en Canada, mais aussi dans la république voisine, où un journal qui est reconnu comme une autorité en matière de pêche disait :—"Nous ne pouvons qu'admirer le travail consciencieux de la Commission. Contrairement à la plupart des commissions d'enquête que nous avons chez nous, celle-ci n'a pas fait du travail qui lui était confié une occasion de plaisir aux frais du trésor public, mais a travaillé avec diligence et persévérance à recueillir des renseignements utiles."

REVISION DES RÈGLEMENTS POUR LES PROVINCES DE L'OUEST.

Depuis quelques années il était devenu évident que les règlements de pêche en vigueur sur la côte du Pacifique et dans l'intérieur de la Colombie-Britannique, de même que ceux des Territoires du Nord-Ouest et de la province du Manitoba, avaient besoin d'une revision complète. Les conditions dans lesquelles se fait maintenant la pêche dans les eaux de l'ouest sont beaucoup changées, et le code de règlements pour la protection du poisson qui pouvait convenir à ces provinces il y a dix ans, et même cinq ans seulement, ne convient plus maintenant en plusieurs points importants. Depuis que l'industrie du saumon en conserves a commencé, il y a environ trente ans, sur la rivière Fraser par l'établissement de deux petites fabriques produisant en tout un peu plus de 7,000 caisses, la production totale de la Colombie-Britannique a augmenté cent fois, le nombre de caisses mises sur le marché pendant la saison qui vient de se terminer s'élevant à 679,600, rapportant plus de trois millions de dollars. La valeur des produits a monté de $30,590 qu'elle était en 1876 à $745,500 en 1896.

Ce développement énorme a produit presque une révolution dans cette industrie. Le capital engagé, le nombre d'hommes, les établissements ont augmenté à mesure que l'industrie augmentait. En 1892 une commission spéciale, nommée par arrêté du conseil, a fait une enquête complète sur le saumon de la rivière Fraser, et les témoignages volumineux obtenus, de même que les conclusions des trois commissaires, ont été publiés comme rapport spécial en 1893. Le surintendant de la pisciculture (feu M. S. Wilmot) avait en 1890 visité la rivière Fraser et fait un rapport sur la pêche du saumon dans cette rivière. Un code de règlements basé sur les renseignements obtenus par les officiers du ministère et sur le rapport de la commission susdite, a été publié en 1894. Dans la même année on a fait aussi des règlements spéciaux pour l'esturgeon de la Colombie-Britannique. Les règlements qui avaient été en force jusqu'à ceux-là dataient de 1889, et il est généralement admis que les nouveaux règlements s'adaptaient parfaitement au nouvel état de choses.

Les conditions, cependant, ont continué à changer d'année en année, et la loi ne convenait plus dans beaucoup de ses détails ; c'est pourquoi le commissaire des pêcheries a reçu instruction de faire une enquête complète des pêcheries de la côte du Pacifique. Un spécialiste d'expérience a visité toutes les principales rivières et les lieux de pêche importants de la Colombie-Britannique. Toutes les fabriques de conserves sur la côte ont été inspectées depuis la rivière Fraser au sud jusqu'à la rivière Naas au nord, et les différentes migrations de saumons, leur mode de reproduction et quelques frayères parmi les plus importantes ont été étudiées et ont fait le sujet d'un rapport. Des conférences avec les pêcheurs et avec différentes chambres de commerce ont fourni au ministère des renseignements très importants et très exacts. Comme conséquence on a apporté plusieurs modifications aux règlements, et le président de la Chambre de Commerce de New-Westminster disait à l'assemblée du 19 août 1895, que "le relâchement apporté par le gouvernement dans les anciens règlements pour la pêche au saumon, il était heureux de le dire, avait rendu ces règlements assez satisfaisants."

En 1896 M. Richard Rathbun et le Dr William Wakeham, représentant respectivement le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement anglais, et formant une commission conjointe pour faire rapport sur la conservation du poisson dans les eaux contiguës au Canada et aux Etats-Unis, ont fait une enquête approfondie de la pêche du saumon dans la rivière Fraser, dans la rivière Colombie et les détroits de Géorgie et de Puget Sound. Dans leur rapport, daté le 31 décembre 1896, les commissaires ont indiqué en détail les nouvelles modifications que la pêche au saumon avait subies, et ils attirèrent tout particulièrement l'attention sur les rets à trappe dont les pêcheurs américains se servaient. Un rets à trappe avait été, disait-on, tendu à Point-Roberts, Territoire de Washington, dès l'année 1885, mais ce n'est que dans les cinq ou six dernières années que cette méthode de pêcher a pris des proportions sérieuses. Il y a maintenant cinq fois autant de rets à trappes américains en opération qu'il y en avait en 1895. Au sujet de ces engins, les commissaires internationaux disaient :—

"On a constaté que les rets à enclos (*trap-nets*) sont le meilleur appareil "pour pêcher le sockeye dans les grandes eaux du golfe et du détroit ; mais ils sont "d'origine récente en cette région et en usage dans quelques localités seulement, "bien que leur nombre augmente rapidement aujourd'hui. Jusqu'ici leur usage "a été presque entièrement restreint à la zone traversée par le sockeye et à "l'époque où il s'y trouve ; mais parfois on prend en même temps que lui une ou "plusieurs autres espèces en grandes quantités.

"La distribution et le nombre des rets à enclos étaient comme suit en "1895 : Point-Roberts, y compris 2 dans les eaux canadiennes de la baie Boun- "dary, 15 ; Village-Point, île Lummi, 2 ; Cattle-Point, île San-Juan, 2 ; Point "Demock, île Camano, 1 ; Hunot-Point, île Fidalgo, 1 ; total, 21. C'est proba- "blement le plus grand nombre qui ait jamais été employé en une année. De nou- "veaux fonds ont été occupés, mais abandonnés après essai, et il s'est opéré peu de "changements à chaque saison. En dehors de Point-Roberts l'usage de ces rets ne "paraît pas dater d'avant 1893, et la plupart de ceux que nous venons d'énumérer "furent établis en 1893 ou 1894. Nous avons appris qu'il est question d'en établir "sept autres en différents endroits en 1896.

"La pêche aux rets à enclos diminutifs s'est faite principalement et le plus long-"temps dans les eaux qui entourent immédiatement Point-Roberts, où le saumon "sockeye paraît donner en plus grande abondance que partout ailleurs près la côte "du territoire américain. Il y a dans cette région trente-deux fonds affermés où des "rets à enclos ont été tendus, mais en 1895 moins de la moitié en étaient occupés. "L'expérience a fait connaître les endroits les plus favorables à l'opération de ces "engins, et ils ont été accaparés par ceux qui étaient en moyens de contrôler la "situation, tandis que d'autres se sont contentés d'emplacements inférieurs. Il se "fait encore quelques expériences dans l'espoir d'obtenir de bons résultats en "d'autres endroits."

En 1897, le commissaire des pêcheries a de nouveau visité la Colombie-Anglaise, mais a borné son attention à la rivière Fraser et aux rivières sur l'île Vancouver. Les propriétaires de fabriques et les commerçants ont profité du passage du professeur Prince pour discuter à fond avec lui les divers aspects de cette industrie, et les pêcheurs ont tenu plusieurs grandes assemblées auxquelles a assisté le commissaire. On a constaté que pour convenir au nouvel ordre de choses, les règlements avaient besoin d'être complètement refondus, et en 1898 on fit un code provisoire de règlements complètement nouveaux et revisés. Des intérêts qui venaient en conflit ont été cause de la mise à l'étude de ces divers règlements dans leur ensemble, et l'on a adopté une nouvelle série de clauses (9 au nombre) qui sont devenues loi le 3 août 1898. Cette année il devint apparent que certains changements dans les conditions de la pêche demandaient votre attention, et l'on prit avantage du voyage qu'un officier du ministère faisait dans cette province, M. W. W. Stumbles, pour les élucider. M. Stumbles a complété de différentes manières la masse de renseignements accumulée et a fait un rapport sur l'opération des règlements existants, et sur une obstruction à la tête des eaux de la rivière Fraser, savoir : un barrage pour des opérations minières considérables à la Fourche Sud de la rivière Quesnelle, un endroit très recherché par le saumon de la rivière Fraser.

Dans les détroits de Juan de Fuca et Puget Sound il y avait un beaucoup plus grand nombre de rets à trappes qu'en 1898, année qui montrait déjà une augmentation sur les années précédentes. Dans son rapport, M. Stumbles dit qu'il y avait 120 rets à trappe en opération, et sur ce nombre 80 à 90 ont été en activité pratiquement toute la saison. Le nombre de bateaux des Etats-Unis faisant la pêche au saumon a aussi beaucoup augmenté, et le temps est arrivé de s'occuper sérieusement de la question de soumettre au régime des permis les rets à trappes canadiens pour le saumon dans le détroit de Fuca. Le ministère a recueilli tous les renseignements possibles sur les effets et les résultats des rets à trappes dans les détroits, et étudie avec soin la questions de savoir si l'on doit soumettre les rets à trappes au régime des permis dans la Colombie-Anglaise.

Ce qui a été dit des pêcheries de la Colombie-Anglaise s'applique en grande partie aux pêcheries du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, où l'immigration, l'ouverture et la transformation du district, du Yukon et l'élan qu'en ont reçu conséquemment les pêcheries, ont rendu les règlements existants plus ou moins inapplicables à la vaste étendue de pays comprise à l'ouest entre les frontières du Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Le seul fait que les mêmes règlements adoptés le 8 mai 1894, s'appliquent également au Manitoba et aux Territoires, est une preuve de leur insuffisance. On a adopté de temps à autre divers amendements

à ces règlements, dans le but de les rendre mieux appropriés à l'état de choses actuel, mais on s'est occupé aussi de faire une refonte complète de ces règlements, et on les a divisés provisoirement en trois parties, lesquelles il faudra étudier bien soigneusement avant de les faire passer à l'état de loi. Ces trois divisions sont respectivement pour le Manitoba, les Territoires et le district du Yukon. Ainsi que le faisait remarquer le rapport de l'an dernier, la législation concernant les pêcheries en Canada, comme la législation de presque tous les autres pays, a été d'une croissance lente, plutôt que le produit défini et compact de l'expérience et de connaissances officielles, et tant que l'on était dans l'expectative de la définition légale des prérogatives et des droits respectifs des gouvernements fédéral et provinciaux par le plus haut tribunal judiciaire de l'empire, il n'était pas à propos, ni même possible de faire la revision des règlements de pêche dans les différentes provinces, revision que l'on admettait généralement être nécessaire.

EMMAGASINAGE FRIGORIFIQUE DE LA BOITTE.

Un des projets les plus importants qui aient occupé l'attention du ministère des Pêcheries a été inauguré cette année, savoir : l'établissement de congélateurs de la boitte ou de réfrigérateurs pour l'emmagasinage de la boitte par le gouvernement en coopération avec les associations de pêcheurs le long de la côte. Ce projet, formé dans les intérêts des pêcheurs, à pour but de subvenir à un besoin qui se fait sentir depuis longtemps : un approvisionnement de boitte toujours prête lorsqu'on en a besoin.

D'une année à l'autre on se plaignait de la rareté de la boitte précisément aux époques que l'on en sentait plus le besoin, et pourtant on peut s'en procurer en abondance, en règle générale, de bonne heure dans le printemps lorsque les pêcheurs n'en ont pas un besoin immédiat. La Commission du homard en 1898, a parlé dans son rapport du projet d'avoir un emmagasinage frigorifique pour la boitte, et pendant l'année la question a été soumise à l'attention de la législature de la Nouvelle-Ecosse. Rien n'aiderait plus effectivement la population des provinces maritimes, et n'activerait plus l'industrie de la pêche que de faciliter aux pêcheurs la conservation d'un approvisionnement de boitte fraîche. Le projet de construction des réfrigérateurs fut étudié dans ses détails et était complété de bonne heure dans l'année. Avant la fin d'avril on avait pris des mesures effectives, un plan très complet pour la formation d'associations locales avait été formulé, des circulaires avaient été distribuées donnant tous les renseignements nécessaires pour la formation d'associations parmi les pêcheurs pour l'érection de réfrigérateurs et leur opération effective. Le professeur J. W. Robertson, commissaire de l'Agriculture, a rendu beaucoup de services en nous aidant à développer le projet et en disséminant ses connaissances à ce sujet parmi les pêcheurs et autres intéressés. Le crédit de $25,000 voté par le parlement a permis au ministère des Pêcheries de mettre immédiatement à exécution ce mouvement éminemment utile. Un officier spécial a été autorisé à faire les démarches nécessaires pour l'organisation d'associations de boitte dans les différentes localités et la construction de réfrigérateurs sous les auspices réunis du gouvernement fédéral et des associations locales. M. J. F. Fraser, I.C., a été chargé de préparer les plans et diriger la construction des bâtiments autorisés. Un commencement a été ainsi fait sans perte de temps, et à mesure qu'il se développera il devra être d'un bénéfice

inestimable pour les pêcheurs de la côte. Les traits principaux de ces associations sont leur caractère entièrement volontaire, leurs méthodes coopératives d'administration, l'aide au montant de 50 pour 100 du coût de construction des réfrigérateurs fournie par le gouvernement fédéral, et le paiement d'une proportion des frais d'administration, suivant les conditions définies annoncées dans une circulaire du ministère. Chaque association locale est tenue de recevoir, congeler et emmagasiner pour chaque actionnaire une quantité de boitte pouvant aller jusqu'à 400 livres, et de lui livrer cette boitte pendant la saison de pêche à mesure qu'il en a besoin. Chaque pêcheur paie une somme nominale pour la congélation et l'emmagasinage, et l'association peut emmagasiner un surplus de boitte et en disposer à des conditions réglées par l'association même. De cette façon, les règlements de ces associations, tout en se conformant au plan général, sont susceptibles d'une certaine somme d'élasticité.

Le projet du gouvernement a plu beaucoup aux pêcheurs, qui ont compris tous les immenses bénéfices et avantages qu'ils pourraient en retirer sur la côte de l'Atlantique. Ils ont tenu plusieurs assemblées dans toutes les provinces maritimes et aux îles de la Madeleine. Le premier réfrigérateur a été érigé en novembre à l'Anse Ballantyne, près du Cap George, comté d'Intigonish, Nouvelle-Ecosse, mais à plusieurs autres endroits sur la côte on a formé des associations et commencé la construction de réfrigérateurs. A Drum-Head, comté de Guysboro, le réfrigérateur est complété ; à Gabarus, Cap-Breton, il est très avancé, tandis que les travaux des associations locales à Whitehead, à la Rivière Larry et l'Anse Charlo sont plus ou moins avancés. Je dois aussi mentionner le travail actif qui se fait avec la coopération du ministère sur l'Ile du Prince-Edouard, où des réfrigérateurs sont ou presque complétés, ou les projets d'érection entrés dans leur phase finale, à Tignish, au Havre Murray, à Souris et à Rustico. Dans l'ouest de la Nouvelle-Ecosse, l'activité est semblable, et le mouvement s'étend rapidement dans le Nouveau-Brunswick. Il est impossible de calculer toute l'étendue des bénéfices que ce système d'emmagasinage de la boitte à froid promet pour l'avenir, et comme il a déjà été dit, un des caractères importants du projet, est que les pêcheurs eux-mêmes y doivent coopérer, et partager les responsabilités sous les auspices et la surintendance du gouvernement.

STATION MARINE BIOLOGIQUE.

Cette importante institution, la première du genre en Canada, a été érigée pendant l'été et placée temporairement à St-Andrews, N.-B. Le crédit de $5,000 pour la fondation du laboratoire scientifique, et l'allocation annuelle de $2,000 pour la mise en opération de l'institution, ont permis de faire en marine et pisciculture des recherches scientifiques semblables à celles qui se font avec un succès signalé dans d'autres pays. Avant que la station ne fut complètement équipée, plusieurs scientistes éminents ont commencé leurs travaux, et pendant l'été et l'automne des études importantes ont été faites par le professeur Knight, de l'Université Queen, de Kingston ; le professeur A. B. McCallum, de l'Université de Toronto ; le Dr R. R. Bensley, professeur de biologie à l'Université de Toronto ; Dr J. Stafford, biologiste, Toronto ; M. B. A. Bensley, Université de Toronto, et M. E. S. Jackson, professeur de biologie à l'Université McGill, Montréal. Le professeur L. W. Bailey, de l'Université du Nouveau-Brunswick, Frédéricton, N.-B., est venu passer quelques jours à St-Andrews au mois d'août, et le professeur Prince, commissaire des pêcheries, a aussi passé quel-

que temps en juillet, août et septembre à la station de marine biologique. Au nombre des sujets étudiés étaient la nourriture des différents poissons dans les eaux adjacentes, qui font réellement partie de la baie de Toronto, la nature du poisson pris dans les rets et enclos à sardines, et la description du poisson que l'on appelle sardine, dont la pêche annuelle rapporte de $100,000 à $200,000. Les caractères du moule, sa nourriture, ses habitudes, son histoire, et les détails de cette industrie dans la baie de Passamoquody; l'étude des œufs et des jeunes moules, aussi l'histologie des méduses, et spécialement la définition et la nomenclature de différentes espèces d'animaux marins de la localité, ont aussi fait l'objet des études des savants pendant cette première saison. L'équipement actuel de la station se compose d'un petit yatch, d'une chaloupe, d'une drague et autres engins de pêche, et en dépit de plusieurs désavantages dans la période première, le travail accompli a été très satisfaisant, et plusieurs spécialistes éminents ont fait savoir leur intention de faire des études à la station l'année prochaine. La station, étant placée sur un immense chaland, peut être transportée d'un endroit à l'autre de la côte, ainsi que le décidera le bureau des directeurs, et les pêcheries du Canada bénéficieront avant longtemps des découvertes faites pour ces savants.

D'autres pays ont compris l'importance considérable de ces études techniques. Les Etats-Unis entretiennent des stations marines très bien équipées, comme par exemple celle de Wood's Hall, et l'on a obtenu grâce aux expériences et études faites dans ces laboratoires des connaissances des plus importantes sur la vie et les habitudes du poisson en général. La France a été l'un des premiers pays à comprendre l'importance de ces stations expérimentales, et elle en a maintenant de quatorze à quinze le long de ses côtes. L'Allemagne a suivi son exemple, et lorsque le gouvernement anglais a transféré à l'Allemagne l'île Héligoland, la première chose que ce pays a faite a été de construire une station marine pour étudier la vie du poisson. Dans la Norvège, le Dr Nansen a fait commencer des travaux de même genre et la station marine Bergen a été construite. En Angleterre on s'est occupé activement à établir des stations marines pendant les dernières quinze années, et l'on a maintenant en opération dix stations marines—une grande et très importante à Plymouth, qui a coûté plus de $100,000, et d'autres, comme le laboratoire unique et intéressant dans la vieille cité de Saint-Andrews, en Ecosse, et la coquette petite station sur l'île de Man. La Russie elle-même a fondé plusieurs de ces institutions, mais l'Italie possède la plus belle de toutes, la fameuse station marine zoologique à Naples, que les savants de tous les pays du monde tiennent à visiter. Le Dr Dorhn, son brillant directeur, a prophétisé il y a vingt ans qu'à mesure que les autres pays du globe apprendraient à connaître la valeur des travaux accomplis par ces laboratoires de marine, ces institutions formeraient bientôt un cercle autour du globe. Cette prophétie s'est maintenant réalisée, et la dernière établie, la station biologique du Canada, a un champ aussi vaste et même plus vaste qu'aucune autre.

L'édifice est une construction très propre en bois. Il y a d'abord la pièce principale, le laboratoire avec ses tables, ses tablettes pour les instruments scientifiques, les verres, les livres et tout ce qui est nécessaire. Trois petites pièces contiennent des réservoirs pour l'eau de mer et l'eau douce, environ trois cents gallons chaque, et il y a un magasin avec logis pour le directeur, et une chambre noire pour les travaux de photographie. Deux petites pompes et une machine à vapeur d'une force de cheval, avec de gros tuyaux d'alimentation qui vont jusqu'à marée haute, font

partie des appareils, et les rets, les dragues et un assortiment général de substances chimiques complètent l'équipement.

C'est le professeur Knight, de l'université Queens, de Kingston, qui le premier a proposé que l'établissement d'une station de ce genre était une chose désirable, et le commissaire des pêcheries, M. le professeur Prince, a fortement appuyé sa proposition. La Société Royale du Canada, grâce surtout aux efforts du professeur Penhallow, de l'université McGill, Montréal, s'est occupée de la question, qui a été chaudement appuyée par le professeur Ramsay Wright, de l'Université de Toronto. L'Association Britannique avait aussi nommé un comité pour s'occuper de la question. Comme cette station est flottante, et qu'elle peut être changée d'un endroit à un autre sur la côte de l'Atlantique, on arrivera à connaître à fond tous les districts et à résoudre autant que possible les problèmes inhérents à chacun.

DÉPENSES ET RECETTES.

On trouvera dans la première annexe du présent rapport le détail des dépenses encourues pour les différents services des pêcheries pendant le dernier exercice, et qui s'élèvent à $417,601. Elles comprennent: les pêcheries proprement dites, $95,278; la pisciculture, $34,522; le service de protection des pêcheries, $105,133; diverses dépenses, $23,207, outre les $15,945 distribuées à titre de primes de pêche.

Les recettes totales provenant des permis de pêche, amendes, etc., dans les différentes provinces du Canada, ont été de $85,502.

Cette somme comprend $9,062 perçus pour les permis accordés à des navires de pêche des Etats-Unis sous l'empire du *modus vivendi.*

PRIMES DE PÊCHE.

La somme de $159,459 a été payée aux pêcheurs en haute mer des provinces maritimes en 1898. Sur cette somme $63,461 ont été partagés entre les équipages de 784 goélettes, et la balance, $95,998, parmi 23,500 pêcheurs sur bateaux. Le nombre total des primes payées a été de 14,531. L'année dernière la Nouvelle-Ecosse a reçu environ les deux tiers des primes de pêche, soit une somme de $103,730, Québec $31,795, le Nouveau-Brunswick $13,746, et l'Ile du Prince-Edouard $10,188.

Depuis l'inauguration du système des primes de pêche, en 1882, $2,681,368 ont été payés aux pêcheurs canadiens en eau profonde dans les susdites provinces.

STATISTIQUE GÉNÉRALE DES PÊCHERIES.

ÉTENDUE DE CÔTES.

Les pêcheries du Canada sont les plus vastes du monde. Elles comprennent un immense littoral maritime, outre des lacs et rivières innombrables. La côte orientale des provinces maritimes depuis la baie de Fundy jusqu'au détroit de Belle-Isle couvre une distance de 5,600 milles, et le littoral de la Colombie-Britannique est porté à 7,180 milles, ce qui est plus que le double de l'ensemble des côtes de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Tandis que la superficie d'eau salée près des rivages, les baies de peu d'importance non comprises, couvre plus de 1,509 milles carrés, la superficie d'eau douce de cette partie des grands lacs appartenant au Canada est estimée à 72,700 milles carrés, indépendamment des nombreux lacs du Manitoba et des Territoires, tous peuplés de poissons alimentaires des meilleures espèces.

CAPITAL PLACÉ DANS LES PÊCHERIES ET NOMBRE DE PÊCHEURS.

Le tableau suivant montre qu'il y a eu quatre-vingt mille pêcheurs employés à la pêche pendant la saison de 1898, et que la valeur de leurs engins de pêche, bateaux, rets, etc., s'élève à la somme de $9,860,000. Environ 1,150 goélettes ayant un équipage de 8,657 matelots, outre 72,877 pêcheurs utilisant 38,675 et 6,228,000 brasses de rets ont trouvé de l'emploi dans cette vaste industrie.

Le capital engagé dans l'industrie du homard est porté à $1,334,120. Ce chiffre comprend le coût de 814 homarderies et de 1,335,640 trappes. Le nombre de personnes employées est de 16,548.

RÉCAPITULATION

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires et bateaux de pêche, des rets, etc , ainsi que le nombre des pêcheurs au Canada, 1898.

Provinces.	Pêcheurs.		Navires.			Bateaux.		Rets à mailler et seines.		Valeur des rets à en-clos, lignes de fond, nasses, etc.	Valeur de l'outillage pour la pêche du homard.	Valeur approximative des congélateurs, boucans et autres appareils non enumérés.	Valeur totale.
	Navires.	Bateaux.	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Valeur.				
					$		$		$	$	$	$	$
Nouvelle-Ecosse	5,434	20,801	537	23,718	837,590	15,358	323,989	2,087,440	563,055	220,786	567,420	459,760	2,972,600
Nouveau-Brunswick	997	11,276	282	3,674	114,500	6,203	249,833	962,030	540,827	275,753	358,375	450,215	1,989,503
Ile du Prince-Edouard	117	4,287	29	658	15,900	3,147	62,346	147,389	33,023	16,785	267,712	24,140	419,906
Québec	163	12,169	28	1,119	21,250	6,890	172,030	302,263	177,440	169,763	140,613	205,384	886,489
Ontario	430	2,417	†83	2,257	105,100	1,262	82,428	1,846,535	220,510	118,270	...	102,470	628,778
Colombie-Britannique	*1,419	‡20,695	*178	4,700	497,240	5,182	228,500	670,000	512,100	8,750	...	119,650 ‖ 1,340,000	2,706,240
Manitoba et T. du N.-O.	97	1,232	†17	1,885	115,600	633	17,808	213,075	28,973	...	...	94,200	256,581
	8,657	72,877											
Totaux	...	81,534	1,154	38,011	1,707,180	38,675	1,136,943	6,228,732	2,075,928	810,107	1,334,120	2,795,819	9,860,097

NOTE.—* Sont compris les voiliers et leurs équipages.
‡ Sont compris les employés de homarderies.
† Presque tous des remorqueurs.
‖ Valeur des soixante-sept établissements de conserves de saumon.

L'INDUSTRIE du homard au Canada pendant l'année 1898.

Provinces.	Nombre de personnes employées.	Outillage.					Pêche.				
		Nombre de homarderies.	Valeur.	Nombre de casiers.	Valeur.	Valeur totale de l'outillage.	Nombre de boîtes d'une liv.	Valeur.	Frais ou vivant.	Valeur.	Valeur totale des captures.
			$		$		Liv.	$	Qtx.	$	$
Nouvelle-Ecosse	5,185	231	206,010	645,167	361,410	567,420	5,210,294	1,042,059	326,313	1,631,565	2,673,624
Nouveau-Brunswick	5,474	199	144,100	243,719	214,275	358,375	2,113,222	422,644	21,776	108,880	531,524
Ile du Prince-Edouard	3,120	230	126,829	284,285	140,883	267,712	2,342,020	468,004	74	370	468,374
Québec	2,769	154	54,074	162,470	86,539	140,613	1,067,058	213,412	201	1,005	214,417
Totaux	16,548	814	531,013	1,335,641	803,107	1,334,120	10,732,594	2,146,119	348,364	1,741,820	3,887,939

TABLEAU COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux de pêche servant à l'exploitation des pêcheries du Canada, ainsi que la valeur de l'outillage de pêche employé de 1879 à 1898.

Années.	Navires.			Bateaux.		Valeur des rets et seines.	Valeur d'autres appareils de pêche.	Total du capital placé.
	Nombre	Tonnage.	Valeur.	Nombre	Valeur.			
			$		$	$	$	$
1879	1,183	43,873	1,714,917	25,616	854,289	988,698	456,617	4,014,521
1880	1,181	45,323	1,814,688	25,266	716,352	985,978	419,564	3,936,582
1881	1,129	48,389	1,765,870	26,108	696,710	970,617	679,852	4,113,049
1882	1,140	42,845	1,749,717	26,747	833,137	1,351,193	823,938	4,757,985
1883	1,198	48,106	2,023,045	25,825	783,186	1,243,366	1,070,930	5,120,527
1884	1,182	42.747	1,866,711	24,287	741,727	1,191,579	1,224.646	5,014,663
1885	1,177	48,728	2,021,633	28,472	852,257	1,219,284	2,604,285	6,697,459
1886	1,133	44,605	1,890,411	28,187	850,545	1,263,152	2,720,187	6,814,295
1887	1,168	44,845	1,989,840	28,092	875,316	1,499,328	2,384,356	6,748.840
1888	1,137	33,247	2,017,558	27,384	859,953	1,594,992	2,390,502	6,863,005
1889	1,100	44.936	2,054,918	29,555	965,010	1,591,085	2,149,138	6,770,151
1890	1,069	43,084	2,152,790	29,803	924,346	1,695,358	2,600,147	7,372,641
1891	1,027	39.377	2,125,355	30,438	1,007,815	1,644,892	2,598,124	7,376,186
1892	988	37,205	2.112,875	30,513	1,041,972	1,475,043	3,017,945	7,647,835
1893	1,104	40,095	2.246.373	31,508	955,109	1,637,707	3,174,404	8,681,557
1894	1,178	41,768	2,409,029	34,102	1,009,189	1,921,352	4,099,546	9,439,116
1895	1,221	37,829	2,318,290	34,268	1,014,057	1,713,190	4,208,311	9,253,848
1896	1,217	42,447	2,041,130	35,398	1,110,920	2,146,934	4,527,267	9,826,251
1897	1,184	49,679	1,701,239	37,693	1,128,682	1,955,304	4,585,569	9,370,794
1898	1,154	38,011	1,707,180	38,675	1,136,943	2,075,928	4,940,046	9,860,097

TABLEAU COMPARATIF indiquant le nombre d'hommes employés à l'exploitation des pêcheries depuis 1879.

Années.	Nombre de personnes dans les homarderies	Nombre d'hommes sur navires.	Nombre d'hommes sur bateaux.	Nombre total de pêcheurs.
1879	....	8.818	52,577	61,395
1880	....	8,757	51,900	60,657
1881	....	8,359	50,679	59,056
1882	....	8,498	52,785	61,283
1883	....	9,966	52,259	62,225
1884	....	9,968	51,854	61,822
1885	....	9,539	53,282	62,821
1886	....	8,927	53,073	62,000
1887	....	8,911	55,247	64,158
1888	....	9,574	53,109	62,683
1889	....	9,621	55,382	65,003
1890	....	8,726	55,000	63,726
1891	....	8,666	56,909	65,575
1892	....	8,330	55,348	63,678
1893	....	8,899	58,854	67,753
1894	....	9,525	61,194	70,719
1895	13,030	9,804	61,530	71,334
1896	14,175	9,735	65,502	75,237
1897	15,165	8,879	70,080	78,959
1898	16,548	8,657	72,877	81,534

VALEUR DES PÊCHERIES.

La valeur totale des poissons pris en Canada pendant l'année 1898 s'élève à $19,667,126, ce qui accuse une diminution de *trois millions de dollars* sur la pêche sans précédent de 1897, mais ce chiffre est à peu près la moyenne des huit années précédentes.

Provinces.	Valeur.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$
Nouvelle-Ecosse	7,226,035		864,312
Nouveau-Brunswick	3,849,357		84,778
Colombie-Britannique	3,713,101		2,425,764
Québec	1,761,440	24,429	
Ontario	1,433,632	143,810	
Ile du Prince-Edouard	1,070,206	115,257	
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	613,355		25,061

Il est facile de voir que le surplus considérable de l'année dernière provient de la Colombie-Anglaise et de la Nouvelle-Ecosse, et cette année le déficit dans ces provinces se chiffre par trois millions de dollars. Les fluctuations dans les autres provinces ne sont pas aussi prononcées. Ontario et l'Ile du Prince-Edouard montrent ensemble une augmentation de plus de $100,000. Les autres provinces ont donné à peu près le même résultat que l'année précédente. Ces différents chiffres sont parfaitement expliqués dans les rapports des inspecteurs de ces différentes provinces. Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas la quantité énorme de poisson consommé par les sauvages de la Colombie-Anglaise.

Espèces de poisson.	Valeur.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$
Homard	3,887,939	402,674	
Saumon	3,159,306		2,520,868
Morue	2,996,583		912,511
Hareng	1,987,454		111,623
Maquereau	694,591	97,285	
Truite	693,826	158,954	
Aigrefin	681,557		200,926
Poisson blanc	622,173		29,256
Sardine	429,022	72,225	
Eperlan	420,142		8,027
Merluche	391,550	32,472	
Flétan	291,276	71,938	
Doré	235,995		80,600
Huîtres	217,024	36,536	
Esturgeon	199,160	9,182	
Gasparot	159,424		30,236
Merlan	144,708		232,604
Bar	124,845	27,629	
Anguille	118,620		15,209
Alose	108,013		3,560
Petite morue	102,426		4,576

La valeur du poisson servant de boitte est portée à $345,388, celle de l'huile de poisson à $199.787, et celle des peaux de loup-marin à $285,520.

Les tableaux ci-dessus nous montrent aussi que le saumon, qui l'année dernière avait pris la première place que tenait la morue, a été dépassé cette année par le homard. La diminution énorme de deux millions et demi de dollars dans les conserves de saumon est due entièrement à la diminution constatée dans la rivière Fraser. Les autres parties de l'ouest de la province ont donné un bon rendement. Le surplus de $400,000 dans la valeur du homard n'est pas attribué à une augmentation du homard mis en boîtes, qui au contraire montre une diminution d'un million de boîtes, mais à l'augmentation rapide du commerce de homards vivants avec les Etats-Unis, surtout dans les comtés ouest de la Nouvelle-Ecosse, qui ont excédé de 100,000 quintaux leurs envois précédents. Dans les endroits où l'on peut facilement disposer des gros homards à des prix rémunérateurs, comme sur les marchés de Boston et de New-York, on pourrait protéger le petit homard en ne laissant mettre en boîtes que le homard d'une certaine grosseur, ce qui pourrait être fait par des règlements semblables à ceux adoptés récemment pour la plus grande partie de la baie de Fundy.

Une autre fluctuation très marquée est la diminution de $900,000 dans la valeur de la pêche de la morue de 1898 comparée à celle de 1897. Cette diminution s'est produite surtout dans la Nouvelle-Ecosse. Les prix étaient bas et c'est ce qui a quelque peu contribué à limiter la pêche. La même remarque s'applique à l'égrefin et au merlan, qui tous deux montrent une forte diminution.

Mais nous trouvons une satisfaction dans l'augmentation de $100,000 dans la valeur du maquereau, qui a de nouveau repris la cinquième place sur la liste des principales espèces de poisson.

Parmi les poissons d'eau douce la truite montre une augmentation, mais le poisson blanc a diminué.

Grâce au développement de la mise en boîtes de la sardine dans le comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick, cette industrie montre une augmentation considérable sur la production de l'année dernière.

La pêche au flétan augmente régulièrement, spécialement dans la Colombie-britannique.

Depuis 1869 jusqu'en 1898 inclusivement, les cinq principaux poissons de commerce donnent comme valeur totale les chiffres suivants :—

Morue	$113,768,153
Hareng	58,500,866
Homard	56,338,075
Saumon	54,569,151
Maquereau	38,881,733

RELEVÉ de la production de chaque pêche dans

Numéro.	Espèces de poisson.		Nouvelle-Ecosse. Quantité.	Nouvelle-Ecosse. Valeur.	Nouveau-Brunswick. Quantité.	Nouveau-Brunswick. Valeur.	Colombie-ni[…] Quantité.
				$		$	
1	Morue séchée	qtx.	442,946	1,891,784	77,424	309,696	5,225
	Langues et noues de morue	brls.	483	4,830	163	1,630	...
2	Egrefin, séché	qtx.	106,348	319,044	9,225	27,675	...
	" frais	liv.	4,399,632	131,988	1,250,000	37,500	...
	" fumé (merluche fumée)	liv.	1,360,291	81,616	929,100	56,290	...
3	Merluche, séchée	qtx.	108,528	244,187	25,452	57,267	...
	" noues de	liv.	73,457	36,728	19,280	9,640	...
4	Merlan	liv.	54,552	109,104	17,802	35,604	...
5	Petite morue	qtx.	146,120	7,306	1,733,100	86,655	...
6	Flétan	liv.	1,635,325	163,533	111,000	11,100	1,970,000
7	Carrelet	liv.	419,000	20,950	161,700	8,085	...
8	Saumon, conservé en boîtes	liv.	13,668	2,050	11,600	1,740	23,642,452
	" frais	liv.	390,742	78,148	1,175,167	235,033	914,850
	" fumé	liv.	5,145	1,029	10,000	2,000	201,000
	" saumuré	brls.	330	4,950	15	225	18,600
9	Truite	liv.	91,330	9,133	185,480	18,548	328,800
10	Ouinaniche	liv.	...	...	...	...	...
11	Poisson blanc	liv.	...	...	...	...	...
12	Eperlan	liv.	303,558	15,178	7,021,000	351,050	78,500
13	Oulachans, C.-B.	liv.	...	...	...	...	919,500
14	Hareng salé	brls.	76,828	307,312	163,854	655,416	...
	" frais	liv.	4,592,453	45,925	21,013,750	210,138	565,000
	" fumé	liv.	428,100	8,562	8,937,255	178,745	127,000
	" saumuré	brls.	...	...	265,000	26,500	...
15	Sardine, conserves de	boîtes	...	...	1,616,000	80,800	...
	" "	brls.	...	...	171,995	342,943	...
16	Alose	brls.	4,125	41,250	5,805	58,050	...
17	Gasparot	brls.	10,946	43,784	27,860	111,440	...
18	Brochet	liv.	...	...	...	...	...
19	Maskinongé	liv.	...	...	...	...	...
20	Anguille	liv.	2,333	23,330	2,757	27,570	...
	" salée	brls.	...	...	...	...	...
21	Perche	liv.	...	...	30,000	1,500	...
22	Doré	liv.	...	...	142,000	7,100	...
23	Bar	liv.	15,650	1,565	349,900	34,990	...
24	Maquereau, salé	brls.	15,938	239,070	250	3,750	...
	" frais, etc	liv.	2,371,042	284,524	276,900	33,228	...
25	Esturgeon	liv.	...	...	15,000	1,050	750,000
	" caviar	liv.	...	...	910	455	24,778
26	Homard, conserves	liv.	5,210,294	1,042,059	2,113,222	422,644	...
	" vivant ou frais	qtx.	326,313	1,631,565	21,776	108,880	...
27	Huîtres	brls.	2,097	8,388	22,675	90,700	2,400
28	Moules	brls.	1,641	3,282	...	28,227	...
29	Encornet	brls.	8,467	33,868	39	156	...
30	Poisson commun et mêlé	brls.	64,359	128,249	4,087	8,174	110
	" "	liv.	...	...	41,700	3,685	...
31	Consommation non comprise dans les chiffres ci-dessus		...	...	...	...	...
32	Peaux de phoque à fourrure, (C.-B.	nomb.	...	...	...	...	28,552
33	" à poil	nomb.	302	372	22	49	7,600
34	Peaux de loutres de mer	nomb.	...	...	...	...	50
35	Peaux de béluga (baleine blanche)	nomb.	...	...	...	...	...
36	Huile de poisson	galls.	322,277	96,682	60,090	18,027	124,525
37	Poisson employé comme boitte	brls.	92,885	139,329	69,350	107,775	...
38	" " " engrais	brls.	50,720	25,360	75,255	37,627	...
39	Guano de poisson	ton'x.	...	...	...	...	200
	Totaux		...	7,226,035	...	3,849,357	...

les différentes provinces du Canada pendant l'année 1898.

Britannique.	Québec		Ontario.		Ile du P.-Edouard.		Manitoba et Territoires du N.-O.		Numéro.
Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
$		$		$		$		$	
26,125	163,716	657,420			25,372	101,488			1
	278	2,780			83	830			
	2,563	7,689			6,335	19,005			2
	12,000	360			13,000	390			
	214	481			13,205	29,711			3
					27,070	13,535			
									4
	131,800	6,590			37,500	1,875			5
98,500	171,140	17,114			10,300	1,030			6
	30,500	1,525							7
2,364,245									8
91,485	836,401	167,280							
20,100					8,900	1,780			
186,000	216	3,240							
32,880	397,050	39,705	5,972,005	582,431	49,300	4,930	124,000	6,200	9
	95,000	5,700							10
	72,675	5,814	2,926,035	232,763			7,671,941	383,597	11
3,925	351,292	17,564			648,489	32,424			12
47,200									13
	36,755	147,020	1,775	7,100	44,924	179,696			14
16,950	4,825,300	48,253	6,309,000	126,180	251,800	2,518			
12,700	54,000	1,080	668,000	13,360					
									15
	1,760	5,280							
	868	8,683			3	30			16
					1,050	4,200			17
	261,920	10,477	859,783	34,391			2,532,278	50,646	18
	70,930	4,256	774,320	46,459					19
	217	2,170			644	0			20
	857,840	51,470	127,325	7,639					
	211,560	6,347	753,380	22,601			77,591	776	21
	336,515	16,826	2,715,340	135,767			2,543,422	76,303	22
	133,255	10,660	970,375	77,630					23
	6,497	97,455			2,228	33,420			24
					26,200	3,144			
37,500	421,370	25,282	1,171,580	70,295			688,510	34,425	25
7,433			36,520	18,460			8,520	4,260	
	1,067,058	213,412			2,342,020	468,004			26
	201	1,005			74	370			
12,000					26,484	105,936			27
9,080					505	1,010			28
	2,765	11,060			510	2,040			29
1,100	860	1,720			1,218	1,272			30
51,300	3,559,210	37,729	2,327,760	58,555			4,353,113	47,627	
350,000							952,100	9,221	31
285,520									32
5,700	10,008	12,510			20	40			33
10,000									34
	452	1,808							35
37,358	139,644	41,893			19,425	5,828			36
	33,793	50,689			31,730	47,595			37
	41,183	21,092							38
6,000					1,665	1,665			39
3,713,101		1,761,440		1,433,632		1,070,206		613,355	

RÉCAPITULATION du rendement et de la valeur des pêches du Canada pendant l'année 1898.

	Espèces de poisson.		Quantité.	Valeur.	Valeur totale.
				$ c.	$ c.
1	Morue séchée	qtx.	714,683	2,986,513 00	
	Langues et noues de morue	brls.	1,007	10,070 00	2,996,583 00
2	Egrefin séché	qtx.	124,471	373,413 00	
	" frais	liv.	5,674,632	170,238 00	
	" fumé	"	2,289,391	137,906 06	681,557 06
3	Merluche	qtx.	147,399	331,646 50	
	Noues de merluche	liv.	119,807	59,903 50	391,550 00
4	Merlan	qtx.	72,354		144,708 00
5	Petite morue	liv.	2,048,520		102,426 00
6	Flétan	"	3,897,765		291,276 50
7	Carrelet	"	611,200		30,560 00
8	Saumon conservé en boîtes	"	23,667,720	2,368,035 40	
	" frais	"	3,317,160	571,946 60	
	" fumé	"	225,045	24,909 00	
	" salé	brls.	19,161	194,415 00	3,159,306 00
9	Truite	liv.	7,147,965		693,826 50
10	Ouinaniche	"	95,000		5,700 00
11	Poisson blanc	"	10,670,651		622,173 80
12	Eperlan	"	8,403,839		420,141 95
13	Oulachans (C.-B.)	"	919,500		47,200 00
14	Hareng salé	brls.	224,136	1,296,544 00	
	" frais	liv.	37,557,303	449,963 00	
	" fumé	"	10,214,355	214,447 10	
	" saumuré	brls.	265,000	26,500 00	1,987,454 10
15	Sardine, conserves de	"	1,616,000	80,800 00	
	" "	boîtes.	173,755	348,222 50	429,022 50
17	Alose	brls.	10,801		108,013 50
16	Gasparot	"	39,856		159,424 00
18	Brochet	liv.	3,653,981		95,514 12
19	Maskinongé	"	845,250		50,715 00
20	Anguille	liv.	5,951	59,510 00	
	" salée	brls.	985,165	59,109 90	118,619 90
21	Perche	liv.	1,072,531		31,224 20
22	Doré	"	5,737,277		235,995 75
23	Bar	"	1,469,180		124,845 40
24	Maquereau salé	brls.	24,913	373,695 00	
	" frais, etc	liv.	2,674,142	320,896 24	694,591 24
25	Esturgeon	"	3,046,460	168,552 00	
	" caviar	"	70,728	30,608 40	199,160 40
26	Homard, conserves	"	10,732,594	2,146,118 80	
	" vivant ou frais	qtx.	348,364	1,741,820 00	3,887,938 80
27	Huîtres	brls.	53,656		217,024 00
28	Moules		2,146		41,599 00
29	Encornet	brls.	11,781		47,124 00
30	Poisson commun mêlé	"	70,634	140,515 50	
	" "	liv.	10,281,783	198,895 80	339,411 30
31	Consommation dom. (non comprise dans les chif. ci-d.)				359,521 00
32	Peaux de phoques à fourrures (C.-B.)	nomb.	28,552		285,520 00
33	" " à poil	"	17,952		18,671 25
34	Peaux de loutre de mer (C.-B.)	"	50		10,000 00
35	Peaux de béluga (baleines blanches)	"	452		1,808 00
36	Huile de poisson	galls.	665,961		199,787 40
37	Poisson employé comme boitte	brls.	227,758		345,388 50
38	" " engrais	brls.	167,158		84,079 50
39	Guano de poisson	ton'x.	1,865		7,665 00
	Total pour 1898				19,667,126 67
	" 1897				22,783,546 21
	Diminution				3,116,419 54

RÉCAPITULATION

TABLEAU faisant voir la valeur totale des pêches dans les différentes provinces du Canada, de 1870 à 1898 inclusivement, compilé des rapports annuels du département.

Année.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Colombie-Britannique.	Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Total pour le Canada.
	$	$	$	$	$	$	$	$
1870	4,019,425	1,131,433	Pas de rapport	1,161,551	264,982	Pas de rapport	Pas de rapport	6,577,391
1871	5,101,030	1,185,033	"	1,093,612	193,524	"	"	7,573,199
1872	6,016,835	1,965,459	"	1,320,189	267,633	"	"	9,570,116
1873	6,577,087	2,285,662	207,595	1,391,564	293,091	"	"	10,754,997
1874	6,652,302	2,685,794	288,863	1,608,660	446,267	"	"	11,681,886
1875	5,573,851	2,427,654	298,927	1,596,759	453,194	"	"	10,350,385
1876	6,029,050	1,953,389	494,967	2,097,668	437,229	104,697	"	11,117,000
1877	5,527,858	2,133,237	763,036	2,560,147	438,223	583,433	"	12,005,934
1878	6,131,600	2,305,790	840,344	2,664,055	348,122	925,767	"	13,295,678
1879	5,752,937	2,554,722	1,402,301	2,820,395	367,133	631,766	"	13,529,254
1880	6,291,061	2,744,477	1,675,089	2,631,556	444,491	713,335	"	14,499,979
1881	6,214,782	2,930,904	1,955,290	2,751,962	509,903	1,454,321	"	15,817,162
1882	7,131,418	3'192,339	1,855,687	1,976,516	825,457	1,842,675	"	16,824,092
1883	7,689,374	3,185,674	1,272,468	2,138,997	1,027,033	1,644,646	"	16,958,192
1884	8,763,779	3,730,454	1,085,619	1,694,561	1,133,724	1,358,267	"	17,766,404
1885	8,283,922	4,005,431	1,293,430	1,719,460	1,342,692	1,078,038	"	17,722.973
1886	8,415,362	4,180,227	1,141,991	1,741,382	1,435,998	1,577,348	186,980	18,679,288
1887	8,379,782	3,559,507	1,037,426	1,773,567	1,531,850	1,974,887	129,084	18,386,103
1888	7,817,030	2,941,863	876,862	1,860,012	1,839,869	1,902,195	180,677	17,418,510
1889	6,346,722	3,067,039	886,430	1,876,194	1,963,123	3,348,067	167,679	17,655,256
1890	6,636,444	2,699,055	1,041,109	1,615,119	2,009,637	3,481,432	232,104	17,714,902
1891	7,011,300	3,571,050	1,238,733	2,008,678	1,806,389	3,008,755	332,969	18,977,878
1892	6,340,724	3,203,922	1,179,856	2,236,732	2,042,198	2,849,483	1,088,254	18,941,171
1893	6,407.279	3,746,121	1,133,368	2,218,905	1,694,930	4,443,963	1,042,093	20,686,661
1894	6,547,387	4,351,526	1,119,738	2,303,386	1,659,968	3,950,478	787,087	20,719,573
1895	6,213,131	4,403,158	976,836	1,867,920	1,584,473	4,401,354	752,466	20,199,338
1896	6,070,895	4,799,433	976,126	2,025,754	1,605,674	4,183,999	745,543	20,407,425
1897	8,090,346	3,934,135	954,949	1,737,011	1,289,822	6,138,865	638,416	22,783,546
1898	7,226,034	3,849,357	1,070,202	1,761,440	1,433,632	3,713,101	613,355	19,667,121
Totaux	193,258,747	88,723,815	27,067,242	56,353,752	30,690,261	55,310,872	6,896,617	458,197,322

PISCICULTURE.

Le rapport sur la pisciculture pour l'année 1899 par M. le professeur E. E. Prince, commissaire des Pêcheries, forme l'Annexe 11 de ce volume. Ce rapport donne une description complète des diverses opérations de cette culture, telles que la capture du poisson reproducteur, la collection des œufs etc., etc., aux différentes piscifactures.

On a, pendant l'année, fait éclore 222,000,000 d'œufs dans les piscifactures et on a distribué les allevins dans les eaux canadiennes. Près de la moitié étaient des œufs de homard, la balance consistant en œufs de saumon, de truite des grands lacs et de poisson blanc.

Pour la première fois on s'est procuré de la truite 'arc-en-ciel' ou truite de Californie, et on en a fait éclore les œufs en Canada, dans la piscifacture de Bedford, N.E. On dit que cette truite devient très grosse sur la côte du Pacifique, qu'elle est un mets de qualité supérieure, et que sa pêche offre des émotions à l'amateur, de sorte que son introduction dans les eaux de la Nouvelle-Ecosse, avec la coopération de la Société de pêche et de chasse de la Nouvelle-Ecosse, est une question d'importance. Les autorités du Nouveau-Brunswick ont de nouveau envoyé des œufs de truite de ruisseau à la piscifacture de Miramichi, et les alevins ont été distribués par toute la province.

Nous avons fourni au gouvernement de la Nouvelle-Zélande une provision d'œufs de saumon de la Colombie-Anglaise, et nous en avons reçu le rapport que l'expédition d'œufs de poisson blanc en 1898 a bien réussi.

Le commissaire, dans son rapport (annexe n° 11), parle de la destruction malheureuse par les flammes de la fameuse piscifacture de Ristigouche, qui était regardée par les pisciculturistes du monde entier comme une institution modèle. La piscifacture a été détruite par le feu dans le mois d'août. L'incendie est sans aucun doute l'acte d'un malfaiteur, mais le ministère s'est procuré immédiatement un autre emplacement à Flat Lands sur la Ristigouche admirable sous tous les rapports, et un nouvel édifice y a été construit, de sorte que la culture du saumon sur cette rivière n'a pas subi d'interruption. Des plans ont été préparés, et de nouveaux emplacements choisis pour les nouvelles piscifactures dans le comté d'Inverness, Cap-Breton, Gaspé, P.Q., New-Westminster et la rivière Skena, Colombie-Anglaise. C'est ainsi que non seulement les travaux de pisciculture ont été continués avec activité et succès pendant l'année, mais des mesures ont été prises pour les étendre et augmenter grandement par là les bénéfices que produisent, ainsi qu'on l'admet, les opérations de pisciculture conduites par le gouvernement.

OSTRÉICULTURE.

Un compte rendu complet des opérations de la saison dernière par l'expert, M. Ernest Kemp, forme une annexe du rapport concernant la pisciculture.

M. Kemp a employé une bonne partie de l'été à la création d'huîtrières et plantations d'huîtres au havre Murray, Ile du Prince-Edouard. Il a fait sécher et étendre des milliers de charges de vase huîtrière, on en a retiré les écailles avec soin et on les a déposé sur les bancs préalablement préparés pour la plantation des jeunes huîtres.

M. Kemp a aussi fait l'inspection de Tracadie, Savage Harbour, et des rivières Morell et Midgell, aussi la rivière Fortune en partie, et a donné sur ces inspections des détails complets. La baie Bedeque a été divisée en deux parts, une pour les pêcheurs d'huîtres et l'autre pour la récolte de vase, afin que pêcheurs et cultivateurs puissent poursuivre leur besogne séparément et sans se nuire.

Il recommande que les pêches naturelles soient divisées en sections pour être pêchées alternativement. Il recommande aussi de limiter l'étendue des pêches, et de louer des réserves pour la culture des huîtres là où elles n'existent pas encore. Il dit que la saison de pêche actuelle est bonne et n'a pas besoin de modifications.

SERVICE DE PROTECTION DES PÊCHERIES.

On trouvera plus loin, à l'annexe nº 12, un rapport du commandant O. G. V. Spain sur les opérations du service de protection des pêcheries pendant la campagne de 1899. Nous constatons avec plaisir que ce service a été fait encore une fois sans accidents et d'une façon très satisfaisante.

A l'exception du *Dolphin* qui a été vendu, notre flotte se compose des mêmes croiseurs que les années précédentes, savoir, l'*Acadia*, La *Canadienne*, le *Curlew*, l'*Osprey*, le *Kingfisher*, la *Constance*, l'*Aberdeen* et le *Petrel*. Ce dernier a croisé dans les grands lacs d'Ontario, et les autres dans le golfe Saint-Laurent et sur la côte de l'Atlantique. Le *Quadra* a aussi été employé en partie pour la protection de nos pêcheries sur la côte de la Colombie-britannique.

Le nombre des navires de pêche des Etats-Unis qui ont profité des licences *modus vivendi* a été cette année plus élevé que celui d'aucune année depuis 1892. La longue liste de goélettes de pêche étrangères qui ont visité nos ports pendant l'été montre l'importance croissante que ces ports ont pour elles.

Vers la fin de la saison le commandant Spain et ses officiers ont consacré beaucoup de leur temps à la protection de l'industrie du homard, et plusieurs milliers de trappes opérant pendant la période de clôture ont été saisies et détruites. Les prix élevés payés pour ce crustacé semblent avoir stimulé les efforts des pêcheurs.

BUREAU DE RENSEIGNEMENTS SUR LES PÊCHERIES.

Un rapport complet sur cette division du service par M. T. O'Brien, commis en charge à Halifax, forme l'annexe A du rapport concernant le service de protection.

Des compilations quotidiennes des rapports des cinquante-trois stations dispersées sur toute l'étendue de notre côte, sont télégraphiées aux principales stations de pêche des provinces maritimes.

QUESTION DE LA MER DE BEHRING.

Cette question n'a pas subi de changement matériel depuis la publication du rapport annuel du ministère l'année dernière, dont les lignes suivantes sont extraites, parce qu'elles ont autant d'à-propos aujourd'hui qu'alors.

* * * * * * * *

Comme la question de la mer de Behring est une de celles qui ont été soumises à la haute commission mixte, il n'y a eu, l'année dernière, aucune correspondance entre les différents gouvernements au sujet de la pêche du phoque.

D'après la sentence arbitrale de Paris, les règlements relatifs à la pêche du phoque sur la mer de Behring et l'océan Pacifique Nord devaient être soumis à un nouvel examen tous les 5 ans, afin de permettre aux deux gouvernements intéressés de considérer si, à la lumière de l'expérience du passé, il y avait lieu de les modifier.

Les représentations faites au gouvernement canadien par les personnes intéressées dans l'industrie de la pêche du phoque, dans la Colombie-Britannique, étaient à l'effet que l'on ne devait consentir à aucune modification des règlements en vue de restreindre davantage les opérations, mais qu'au contraire il était à propos, dans l'intérêt de ceux qui exerçaient cette industrie, d'imposer moins de restrictions quant au temps prohibé et à la zone protégée autour des îles Pribyloff.

* * * * * * * *

Comme le gouvernement des Etats-Unis n'a pas voulu agréer de propositions dans ce sens, et que le gouvernement canadien n'a pas jugé à propos de consentir à de nouvelles restrictions sur les opérations des pêcheurs de phoques, il a été impossible de s'entendre sur les changements à faire aux règlements établis par la commission d'arbitrage de Paris.

Aucune correspondance diplomatique importante, de nature à changer cet état de choses, n'a eu lieu pendant l'année. En avril dernier, le Département du revenu des Etats-Unis a annoncé que les croiseurs *Bear*, *Rush*, *Corwin*, *Grant* et *Perry* avaient été désignés par le Président pour croiser dans les eaux de l'océan Pacifique Nord pendant la saison 1899, et veiller à l'observation de l'Acte du Congrès de 1897 et des règlements décrétés par le tribunal de Paris en août 1893, pour la protection des phoques à fourrure.

D'un autre côté, le gouvernement de Sa Majesté a annoncé au gouvernement du Canada, que les vaisseaux de Sa Majesté *Icarus* et *Pheasant* avaient été envoyés pour faire la patrouille, sous l'opération des règlements de la sentence arbitrale de Paris, pour la saison.

En mars 1899, la Trésorerie des Etats-Unis a publié les instructions ordinaires concernant les navires faisant la chasse au phoque. Après avoir cité la loi du Congrès approuvée le 29 décembre 1897, venue en force pendant l'année 1898, et qui prohibe la pêche en haute mer dans l'océan Pacifique Nord, pour tout citoyen des Etats-Unis ou personnes devant obéissance aux lois ou traités des Etats-Unis, les instructions donnent le texte des règlements de la sentence arbitrale de la Mer de Behring, lesquels sont encore en vigueur et s'appliquent aux navires anglais. La période de clôture pour la chasse du phoque en haute mer y est expliquée de même que la zone de soixante et six milles autour des îles Pribyloff, et l'on y ajoute qu'il est du devoir des côtres du revenu de faire la patrouille dans les eaux en question, de saisir tout navire anglais violant les règlements de Paris, et d'envoyer ou amener à Unalaska le navire en faute, avec toutes les personnes à bord, ainsi que les preuves et déclarations des officiers qui ont fait la saisie, le livrer à l'officier de marine anglais présent, ou à un port plus convenable de la Colombie-Britannique, et là le livrer aux autorités constituées de la Grande-Bretagne, ou au commandant de tout navire anglais chargé de faire observer les dits règlements.

Ces règlements n'ont provoqué aucune correspondance, car ils ne cherchent pas à étendre la législation déjà en vigueur ou les termes des règlements de Paris ; ils ne tendent pas non plus à augmenter les pouvoirs des officiers des Etats-Unis sur les navires anglais en mer au delà de ceux qui leur sont conférés par la législation et les règlements impériaux.

Le 30 novembre dernier le ministère canadien des Pêcheries a reçu avis de la publication d'une circulaire de la Trésorerie des Etats-Unis aux percepteurs des douanes, modifiant la loi de 1897 et les règlements en force concernant l'importation des mantes et paletots en fourrure de phoque. Le changement n'avait d'autre objet que de protéger le commerce de fourrures, et n'avait pas de signification pour le Canada à aucun point de vue international ou diplomatique. La circulaire elle-même est précédée par une déclaration que les exigences du rapport de l'Agent du Trésor qui doit accompagner chaque envoi d'un vêtement en fourrure de phoque expédié aux Etats-Unis, embarrassaient sérieusement le commerce, à cause du délai que nécessitait l'obtention de tels rapports, en vertu des premiers règlements; et l'on modifia ces règlements de façon à se dispenser des rapports ; le certificat d'un consul a été considéré suffisant.

Au mois de juillet les autorités américaines, se conformant aux exigences de l'article 5 de la Sentence Arbitrale de la Mer de Behring, ont donné avis au gouvernement de Sa Majesté qu'un seul navire américain avait fait la pêche au phoque en haute mer pendant la saison 1898, savoir, le *Kate and Anna*, dont l'arrivée a été déclarée au percepteur de San-Francisco. Le percepteur a déclaré qu'on lui avait prouvé par le livre de loch que tous les phoques pris par ce navire l'avaient été au sud du 35me degré de latitude nord, et conséquemment en dehors de la région dans laquelle les Etats-Unis ont défendu à leurs propres navires la pêche du phoque en haute mer. Ce navire avait pris 336 phoques.

La flotte totale de la Mer de Behring était composée, cette année, de vingt-six vaisseaux, représentant 1,894 tonneaux enregistrés—213 blancs et 587 sauvages comme équipages—68 bateaux et 285 canots. La pêche totale des vaisseaux a été de 34,454 peaux, augmentée par une pêche de 892 phoques pris par les sauvages sur la côte, ce qui porte le total de la pêche du Canada pour l'année 1899 à 35,346, chiffre plus élevé que ceux de 1898 et 1897, années dans lesquelles trente-cinq et quarante et un vaisseaux avaient respectivement fait la chasse au phoque. De ces vingt-six navires, vingt ont fait la chasse sur les côtes de la Colombie-Britannique et de l'Alaska, tandis que mêmes ces vingt et cinq autres ont opéré dans la Mer de Behring et un seulement sur le côté asiatique. La prise sur la côte a été de 10,471 phoques, dans la Mer de Behring de 23,284, et sur la côte d'Asie et par les sauvages de 892.

Les chiffres suivants sont ceux des pêches de 1889 à 1899 ; ils ne contiennent que les phoques pris par les navires, ceux pris par les sauvages ayant été éliminés.

Année.	Vaisseaux	Prise.	Moyenne par vaisseau.
1889	23	29,570	1,285
1890	29	39,351	1,357
1891	51	50,437	989
1892	65	46,362	713
1893	55	67,797	1,233
1894	59	90,485	1,533
1895	61	66,962	1,097
1896	64	53,324	833
1897	41	29,392	717
1898	35	27,452	784
1899	26	34,454	1,325

On voit par cette statistique que de 1892 à 1896 il y a eu une moyenne de plus de soixante vaisseaux faisant annuellement la chasse au phoque, et que dans la dernière année soixante-quatre vaisseaux ont pris 53,234 phoques, tandis qu'en 1891 cinquante et un vaisseaux en ont pris 50,437. En 1897 la flotte est tombée à quarante et un vaisseaux, dont la prise a été de 29,342 phoques, et cette année, 1899, vingt-six vaisseaux ont pris 34,454 phoques.

Une étude des mêmes chiffres montrent que dans toute l'histoire de la pêche au phoque en Canada, la prise moyenne par navire de cette année n'a été dépassée que deux fois, en 1890 et en 1894, tandis que celle d'aucune autre année ne l'approche. Il faut aussi noter que la pêche extraordinaire de l'année 1894 a été faite principalement sur la côte d'Asie, de sorte qu'on ne peut l'attribuer à ce que l'on a appelé le troupeau des îles Pribyloff. Il semblerait aussi que les pêcheurs ont abandonné de faire la pêche dans les eaux asiatiques pour se limiter aux eaux canadiennes de l'océan Pacifique du Nord.

Il est très significatif, après tout ce qui a été dit sur le sujet, qu'une aussi petite flotte que celle qui a fait la pêche cette année, ait fait la plus forte moyenne dont on ait souvenance dans l'histoire du Canada, à part la pêche de deux années.

En 1899, plusieurs vaisseaux sont partis de Victoria plus à bonne heure que d'habitude, et sont allés sur la côte de Californie, où d'autres vaisseaux avaient eu beaucoup de succès l'année précédente.

Vers la fin d'avril les vaisseaux pêcheurs ont subi de fortes tempêtes qui se sont fait sentir sur toute la côte ouest, et bien que la pêche du printemps ait été assez bonne, elle aurait été certainement meilleure si la température eut été plus favorable.

Les pêcheurs ont, d'après les rapports, scrupuleusement observé les règlements de la Sentence Arbitrale de Paris, et l'année a été remarquable par l'absence de saisie on d'intervention indue par les vaisseaux de patrouille.

On a constaté après enquête qu'un rapport disant que la goélette *Mermaid* avait fait la chasse aux phoques dans la Mer de Behring, n'avait aucune fondation.

Les maîtres des vaisseaux de pêche disent que les phoques sont aussi nombreux que les années dernières dans les environs des bancs de Fairweather, où ils ont l'habitude de se réunir avant d'entrer dans la Mer de Behring par les passes Aleutiennes, et on rapporte généralement que leur nombre dans la mer ne diminue pas, mais qu'ils deviennent plus timides et voyagent davantage.

Comme on a rapporté que l'on trouvait les phoques en plus grand nombre au nord-est des îles Pribyloff, au lieu d'au nord-ouest comme autrefois, les statistiques que nous avons au ministère ont été examinées, et il a été démontré que dans les premières années de la pêche au phoque, les meilleurs lieux de pêche dans la Mer de Behring, là où l'on prenait le plus de phoques, étaient principalement au sud des îles, en allant vers l'ouest; on allait peu vers le nord, et l'on y prenait peu de phoques comparativement.

Un examen attentif des endroits où les vaisseaux ont chassé le phoque depuis quatre ans, montre qu'il s'est produit des changements dans les lieux de chasse, et que sur les côtes les vaisseaux se portent de plus en plus vers le sud, tandis que dans la Mer de Behring il y a une tendance distincte à aller vers le nord et vers l'est dans la direction nord-est des îles Pribyloff.

Quelques-uns ont attribué ce changement au fait que les phoques n'étant plus laissés tranquilles sur les îles, cherchaient d'autres terrains pour se reposer et reproduire; mais d'autres croient que les migrations des poissons qui servent de nourriture au phoque sont la cause de ces changements. Quoi qu'il en soit, plusieurs vaisseaux ont fait de bonnes prises à l'ouest de ces îles.

Au sujet de la pratique adoptée par les autorités américaines de marquer les phoques, on a dit que le résultat en était désastreux pour les phoques. Au point de vue des pêcheurs, l'effet n'est pas très grand, à moins que les phoques marqués ne meurent, parce que sur un total de 35,346 phoques capturés, on n'en a trouvé que seize marqués, et ils étaient distribués entre onze vaisseaux sur vingt-six, un vaisseau en premant trois, les autres deux et un chaque.

Ces faits prouvent que le marquage des phoques n'est pas un facteur considérable dans la pêche en haute mer, et quelque puisse être l'utilité du marquage pour les observations scientifiques ou autrement, l'effet n'en peut être salutaire sur le troupeau de phoques qui visite ces îles, puisqu'il change nécessairement son état normal. On doit raisonnablement s'attendre à ce que cette pratique soit discontinuée.

En somme la saison a été très bonne. La pêche a été considérable, et il y a eu augmentation marquée dans les prix. La plupart des peaux ont été vendues à Victoria à $11 la pièce; mais celles qui ont été envoyées sur le marché de Londres par les propriétaires mêmes ont obtenu un prix beaucoup plus élevé.

ARBITRAGE DES SAISIES DE VAISSEAUX DE PÊCHE PAR LA RUSSIE EN 1892.

Une correspondance diplomatique se poursuit encore présentement entre le gouvernement de Sa Majesté et celui de la Russie en rapport avec cette question; le point principal en est la discussion des conditions dans lesquelles les réclamations des pêcheurs seront soumises à l'arbitrage. Le texte final de la note qui doit contenir ces conditions n'a pas été décidé, mais on s'attend que l'on en arrivera à un règlement qui permettra d'aller devant l'arbitre avant longtemps. Le travail de la préparation des réclamations a été poussé avec autant de célérité que possible, et l'avocat qui défendra la cause de Sa Majesté a été nommé par le gouvernement canadien.

LE PERSONNEL.

Les officiers du service extérieur pour l'année se terminant le 31 décembre 1899, comprend 801 employés, y compris les équipages de la flotte pour la protection des pêcheries, qui forme près de la moitié du total.

Ces officiers sont divisés par provinces comme suit :—

Ontario	3
Québec	11
Nouvelle-Ecosse	60
Nouveau-Brunswick	29
Ile du Prince-Edouard	5
Manitoba	5
Territoires du Nord-Ouest	7
Colombie-Britannique	9
Gardiens des pêcheries employés en 1889	275
Officiers et matelots de la flotte de protection des pêcheries	397
Total	801

Ci suivent les inspecteurs de pêcheries dans les différentes provinces du Canada:

Nom.	Adresse postale.	Etendue de leur juridiction.
Bertram, A. C....	Sydney-Nord, N.-E.	District n° 1.—Ile du Cap-Breton.
Hockin, Robt..... .. .	Pictou, N.-E	District n° 2.—Comtés de Cumberland, Colchester, Pictou, Antigonish, Guysboro' Halifax et Hants.
Ford, L. S..	Milton, N.-E..	District n° 3.—Comtés de Lunenburg, Queen, Shelburne, Yarmouth, Digby, Annapolis et King.
Pratt, J. H.	St-André, N.-B.. ...	District n° 1.—Le comté de Charlotte
Chapman, Robt. A . .	Moncton, N.-B......	District n° 2.—Comtés de Ristigouche, Gloucester, Northumberland, Kent, Westmorland et Albert.
Miles, H. S............	Oromocto, N.-B.....	District n° 3.—Comtés de St-Jean, King, Queen, Sunbury, York, Carleton et Victoria.
Matheson, J. A........	Campbellton, I. P.-E.	Ile du Prince-Edouard.
Wakeham, Wm., M.D..	Bassin de Gaspé, Qué	Fleuve Saint-Laurent inférieur et golfe Saint-Laurent.
Lavoie, N., M.D..... ...	L'Islet, Q...... . ..	Pour cette partie de la province de Québec et du fleuve Saint-Laurent, au nord et à l'est du comté de Bellechasse, ce comté compris......... ....
Belliveau, A. H..... ...	Ottawa.......... ..	Province de Québec, rivière Saint-Laurent, nord et ouest de et comprises la rivière Saguenay et la partie sud de la rivière Saint-Laurent sises à l'ouest et au sud du comté de Bellechasse.
Cunningham, F. H......	Ottawa	Pour cette partie d'Ontario à l'ouest de la ligne frontière ouest des comtés de Durham, Victoria et Haliburton, y compris le lac Scugog et la frontière est des districts de Muskoka et Parry-Sound........................ ...
Sheppard, O. B........	Toronto, Ont.	Pour cette partie de la province d'Ontario à l'ouest de la frontière est du comté d'Ontario, et des districts de Muskoka et Parry-Sound, le long des rivières Mattawa et Parry-Sound, et vers le nord en suivant la ligne frontière nord-est de la dite province jusqu'à la baie James.
Duncan, A. G	Marksville, Ont.....	Pour cette partie de la province d'Ontario sise au nord et à l'ouest du lac Nipissingue, des rivières Mattawa et Ottawa, et de la ligne frontière nord-est jusqu'à la baie James, incluant les districts de Nipissingue, Algoma, baie du Tonnerre, de la rivière à la Pluie, le lac Supérieur et les parties du lac Huron et de la baie Georgienne touchant ou sises en face de la partie d'Ontario déjà décrite.
Colcleugh, F. W........	Selkirk, Man.	Province du Manitoba.
Miller, E. W...........	Qu'Appelle, T. N.-O.	Tous les Territoires du Nord-Ouest.
Stewart, Theophilus.....	Dawson-City	District du Yukon, Territoires du Nord-Ouest.
Sword, C. B	N.-Westminster, C.B	Province de la Colombie-Britannique.

Directeurs des piscifactures de l'Etat.

Nom.	Emploi.	Adresse postale.
Armstrong, Wm........	Directeur de la piscifacture du gouvernement.........	Newcastle, Ont.
Parker, Wm	" "	Sandwich, Ont.
Walker, John....... ..	" "	Ottawa, Ont.
Finlayson, Alex....... .	Sous-direct. de la " "	Magog, Qué.
Catellier, L. N....	Directeur de la " "	Tadoussac, Qué.
....	" " "	Basin de Gaspé, Qué.
Mowat, Alex.	" " "	Campbellton, N.-B.
McCluskey, Chas.	" " "	Grand-Falls, N.-B.
Sheasgreen, Isaac.......	" " "	South - Esk, Miramichi, N.-B.
Ogden, A...............	" " "	Basin de Bedford, N.-E.
"	Directeur de la homarderie "	Pictou, N.-E.
....	Sous-direct. de la piscifacture du gouvernement.....	Sydney, C.-B., N.-E.
Sword, C. B............	Directeur de la " "	New-Westminster, C.-B.
Colcleugh, F. W........	" " " ...	Selkirk, Man.
Kemp, Ernest..........	" de l'ostréiculture	Ottawa, Ont.

NOTE.—On trouvera la liste des commandants des côtres à l'annexe n° 12, page 267.

RAPPORTS PRÉLIMINAIRES DE LA SAISON DE PÊCHE DE 1899.

Depuis que l'on a adopté le système de publier les statistiques de pêches pour l'année précédant la date de publication, nos inspecteurs sont tenus de faire un rapport concis sur les perspectives générales des récentes opérations de pêche dans leurs provinces ou districts respectifs. Un examen de ces rapports (ci-joints) donnera une bonne idée des principales fluctuations de la valeur et des quantités des différentes espèces de poissons d'une année à l'autre. Cette année on a la perspective encourageante que la valeur totale du produit des pêches du Canada dépassera celle de 1898. L'augmentation substantielle dans la mise en boîtes du saumon dans la Colombie justifie à elle seule cette attente, et on peut en toute sûreté porter à près de vingt millions de dollars la valeur totale de la pêche pour la saison qui vient de se terminer.

NOUVELLE-ECOSSE.

ILE DU CAP-BRETON.

L'inspecteur A. C. Bertram, de North-Sydney, C..B., déclare que les chiffres pour l'année 1899 montreront une augmentation marquée dans la pêche de la morue, de l'égrefin et du homard, et une diminution dans la pêche du saumon et du maquereau. Pour les autres poissons, les chiffres différeront peu de ceux des années précédentes. Il y a plusieurs années que la pêche à la morue et à l'égrefin n'a pas été aussi abondante dans les eaux intérieures. En dépit de la rareté de la boitte en quelques localités et de la présence du chien de mer, deux causes qui ont empêché une pêche abondante de la morue et de l'égrefin, les statistiques montrent cependant une augmentation de 45 pour 100 sur les chiffres des trois années précédentes. Vers l'automne, la seiche, qui est reconnue comme la meilleure boitte pour la morue et l'égrefin, est venue en abondance dans les eaux intérieures, ce qui a été d'un grand bénéfice pour les pêcheurs à la morue et à l'égrefin. Le marché pour l'égrefin séché et mariné a été bon et les prix meilleurs que ceux de l'année dernière. L'établissement de glacières, inauguré par votre ministère dans les principaux districts de pêche des provinces maritimes, sera d'un avantage incalculable pour l'industrie de la pêche. Le système est si bon qu'il me semble que tout ce qui est nécessaire maintenant est la coopération des pêcheurs eux-mêmes. Le gouvernement semble faire son devoir pour le développement de l'industrie de la pêche, et les pêcheurs ne devraient pas être lents à profiter des avantages qui leur sont offerts.

Je regrette d'avoir à constater une grande diminution dans la pêche du maquereau, qui n'a pas paru sur les côtes et les eaux intérieures de toute l'année. Que le maquereau, dans ses migrations vers ses frayères, ait, pour quelque cause que l'on ne peut expliquer, passé dans les eaux profondes au lieu de suivre les eaux basses des côtes et des baies comme auparavant, ou que ce poisson disparaisse par suite de la chasse qu'on lui a faite les années précédentes avec les seines à bourse si destructives, surtout lorsqu'il se rendait à ses frayères, je ne suis pas en position dans ce rapport préliminaire de me prononcer à ce sujet; un fait est évident, cependant, c'est que le maquereau se fait de plus en plus rare dans nos eaux intérieures tous les ans. Les statistiques montreront aussi une diminution marquée dans la pêche du saumon. Fait étrange, mais cependant vrai, la pêche de ce poisson n'est bonne que tous les deux ans. L'année dernière le saumon était abondant, cette année il a été rare.

Pour l'année prochaine les probabilités sont que la pêche au saumon sera bonne dans le district du Cap-Breton. Il n'y a pas de raison pour expliquer cela, mais ceux qui font la pêche connaissent bien cette particularité. Nous avons une homarderie de plus cette année que l'année dernière, et les rapports de la pêche de ce crustacé montrent une augmentation qui peut être attribuée à l'extension que l'on a accordée sur les côtes est et nord du Cap-Breton. La pêche du homard est aussi poursuivie avec plus de vigueur chaque année, et le produit se maintient bien.

Dans ce rapport préliminaire je ne suis pas en position de discuter la pêche de 1899 avec autant d'exactitude que dans mon rapport annuel, alors que j'aurai devant moi toutes les statistiques pour m'aider.

DISTRICT NUMÉRO 2, N.-E.

L'inspecteur Robert Hockin, de Pictou, rapporte que la pêche dans son district a été généralement meilleure que les années précédentes. La pêche du homard n'a pas atteint celle de l'année précédente, la diminution sera probablement de 5 pour 100, mais l'augmentation du prix de vente a plus que comblé la différence. La pêche à la morue, à l'égrefin, à la merluche et au merlan montreront une augmentation de 10 à 20 pour 100 sur la pêche de l'année dernière, avec de beaucoup meilleurs prix de vente. La pêche du hareng n'a pas été égale à celle de l'année dernière; la diminution est probablement de 25 pour 100, mais l'augmentation dans la pêche du maquereau compensera plus que la différence pour le pêcheur. Le saumon a été extraordinairement abondant dans la baie de Fundy, et sur la côte de l'Atlantique on en a pris plus que l'année dernière. Dans le détroit de Northumberland on constate une diminution. Dans tout le district, la pêche donnera une augmentation de 10 pour 100 sur celle de l'année dernière. L'alose, que l'on prend surtout dans la baie de Fundy, a été plus abondante que depuis plusieurs années. La prise est la plus considérable depuis 1879. Le gasparot semble devenu plus rare d'année en année, et à moins qu'il ne puisse avoir accès aux lacs où il fraye, il s'éteindra graduellement. La pêche au flétan sera à peu près la même que celle de l'année dernière. Les autres pêches ne montrent pas grands changements.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

L'inspecteur J. H. Pratt, de Saint-Andrews, dit que les pêcheurs ont eu une aussi bonne saison de pêche pour tous les poissons en 1899 qu'en 1898. Les chiffres ne montreront pas une pêche de sardine aussi considérable qu'en 1898, mais les prix ont été meilleurs. La pêche du gros hareng montrera aussi une diminution. En conséquence de la concurrence que se font les deux syndicats de conserves de sardines à Eastport, Maine, qui achètent tous deux tout le poisson disponible pour tenir leur industrie en activité, nos pêcheurs ont obtenu pour leur sardine-hareng un meilleur prix que celui de la saison précédente. La pêche de la morue, du merlan, de la merluche et de l'égrefin montrera aussi une diminution sur celle de l'année dernière, diminution due en partie à l'augmentation des bandes de chiens de mer qui fréquentent la baie de Fundy, et aussi au fait qu'un plus grand nombre de nasses sont en opération dans le voisinage des fabriques de conserves de sardines. Cependant tous les poissons ont obtenu des prix excellents sur les marchés. La pêche du homard sera à peu près la même qu'en 1898, avec une augmentation dans la demande sur tous les marchés.

DISTRICT NUMÉRO 2.

L'inspecteur R. A. Chapman, de Moncton, dit que la pêche dans ce district sera un peu plus forte que celle de 1898. Le saumon a été plus abondant dans le district de la Miramichi, mais il l'a été moins sur la rivière Ristigouche et les côtes de la baie des Chaleurs.

On a pêché le hareng du printemps en immense quantité, comme d'habitude, pour la boitte, la nourriture, etc., mais le hareng d'automne pris sur les côtes entre Caraquet et Miscou n'a pas été aussi abondant que d'habitude.

La pêche à la morue a été très considérable et les prix meilleurs que depuis plusieurs années, ce qui fait que ceux qui sont engagés dans cette industrie importante ont eu une très bonne saison; on peut s'attendre à une augmentation considérable dans le nombre des navires et bateaux employés à cette pêche l'année prochaine.

L'éperlan a été abondant, mais l'absence de gelées au commencement de la saison, comme en 1898, a fait que la pêche n'a été que moyenne; cela montre aussi qu'il est impossible de se fier sur une date fixe pour commencer la pêche, car si à certaines années on peut commencer le 1er décembre et même un peu avant, d'autres années, comme les deux ou trois années dernières, l'absence de froid fait perdre des quantités de poisson considérables. Cette industrie est réellement très importante; elle apporte aux pêcheurs des centaines de milliers de dollars à une époque de l'année où il y a très peu d'emploi pour ceux qui font cette pêche.

La pêche des huîtres sera un peu au-dessous de la moyenne, mais plusieurs milliers de barils de moules dures (*quahaugs*) ont été pêchés à Bouctouche pour le marché américain. Les hauts prix qu'obtient le homard a stimulé cette industrie davantage, et l'on a tendu plus de trappes que d'habitude. Le résultat a été une augmentation de la pêche dans le détroit de Northumberland, mais sur les autres parties de la côte la pêche n'a pas été aussi forte et la production totale a été un peu au-dessus de celle de l'année dernière.

Le maquereau a été un peu plus rare que d'habitude; on en prend très peu maintenant, excepté sur les côtes du comté de Kent, où il y a un très grand nombre de bateaux employés à cette pêche et des remorqueurs qui recueillent le poisson des pêcheurs.

La pêche du bar sera un peu plus petite qu'en 1898.

En dehors de ces différentes espèces nommées ci-haut, et qui sont les principales que l'on prend, il n'y a pas grand changement avec les années dernières.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

L'inspecteur J. A. Matheson, de Charlottetown, déclare que la valeur des pêches dans cette province dépassera celle de la saison dernière. Vu les hauts prix qu'obtiennent la morue et le merlan, les pêcheurs ont pêché ces poissons avec plus de vigueur. La pêche du homard dans les comtés de Queen et King a été plus considérable que celle de l'année dernière, mais dans le comté de Prince la pêche sera au-dessous de la moyenne. Le maquereau continue à être rare, mais on en voit apparaître de temps en temps des petits sur la côte, ce qui est une indication que ce poisson revient dans nos eaux, ce qui sera d'une grande ressource pour nos pêcheurs. La pêche

aux huîtres a été plus abandante dans le comté de Prince cette année que l'année dernière, et les bancs paraissent être bien pourvus. Les prix se sont bien maintenus pendant la saison, et ceux, qui ont fait le commerce d'huîtres en ont été bien payés, mais dans d'autres parties de la province la pêche a été au-dessous de la moyenne. On a pris à peu près la quantité ordinaire de toutes les autres espèces de poisson.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Le commandant Wakeham. M.D., chef de la division du golfe Saint-Laurent, rapporte une augmentation sur les deux années précédentes d'après le produit de la pêche en général pour la saison 1899. Cette augmentation sera due entièrement à la pêche de la morue et du hareng dans Gaspé et Bonaventure. Au Labrador la pêche à la morue a manqué comme en 1898, mais en août et septembre la pêche au large a été bonne. Si ce n'eut été de cela, il y aurait eu beaucoup de misère au Labrador. La pêche au saumon sur la rive nord du golfe a atteint a peu près la moyenne, mais dans Gaspé et Bonaventure elle a été beaucoup moindre que la moyenne. Vu que l'on rapporte qu'il y a beaucoup de poisson reproducteur dans les rivières, c'est l'opinion générale que le gros du poisson n'a descendu qu'après que les rets furent levés, on n'a pas pêché le saumon aux rets dans la Ristigouche, sur le côté de Québec, le club de saumon de Ristigouche ayant acheté ce droit du gouvernement de Québec. Du côté du Nouveau-Brunswick on a pêché avec les rets comme d'ordinaire. La production du homard montrera une diminution très marquée. Le maquereau a été abondant au printemps aux Iles de la Madeleine, et on s'attendait à une bonne pêche d'automme, mais un très fort vent de nord-est qui a soufflé le 4 septembre semble avoir chassé le poisson, qui n'est pas revenu. La pêche à l'éperlan a été bonne. Les prix payés pour le poisson ont été élevés. Les récoltes ont été abondantes, et l'automne a été beau et exempt de fortes tempêtes.

L'inspecteur Nap. Lavoie, M.D., de l'Islet, fait rapport:—La pêche à la morue a été bonne dans cette partie des comtés de Bonaventure et Gaspé qui fait face à la baie des Chaleurs. Il y a eu abondance de boitte tout le temps, et peu de fortes tempêtes pendant la saison de pêche. Les prix ont été à peu près le double de ceux de l'année dernière. Le poisson paraît aussi être revenu en grand nombre sur les bancs qu'il avait délaissés depuis plusieurs années. La pêche du saumon avec les rets a été comparativement pauvre, mais les prix ont été élevés. La pêche du saumon à la ligne a été loin d'être un succès. La présence des vents d'est et la disparition tardive de la glace sur les rives sont données comme raison de cet insuccès. La pêche au hareng a été excellente et les prix cent pour cent meilleurs que l'an dernier. La pêche au homard a été à peu près la même que l'année dernière, bien que les résultats soient loin d'être comparables avec ceux de quinze ou dix-huit ans en arrière. La raison en est qu'il y a eu excès de pêche de ce crustacé, et que certains lieux de pêche sont complètement épuisés. Il y avait en opération l'année dernière 31 homarderies dans Gaspé et 9 dans Bonaventure. Quelques-uns de ces établissements n'ont pas fait suffisamment pour payer les salaires des hommes. La pêche à la truite, au flétan et à l'éperlan a été bonne.

La plupart des remarques ci-dessus s'appliquent à cette partie de ma division qui s'étend depuis Gaspé jusqu'à Matane. La morue et le hareng spécialement ont été abondants et les prix très rémunérateurs.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, depuis Matane jusqu'à Beaumont, le peu de renseignements que j'ai pu me procurer me porte à croire que la pêche en général sera meilleure que l'année dernière. Le hareng et l'anguille surtout ont bien donné, mais le maquereau et l'alose ont manqué en plusieurs endroits. Le saumon et le bar paraissent avoir été moins abondants qu'en 1898.

L'inspecteur A. H. Belliveau, d'Ottawa, qui a charge de la division ouest de la province de Québec, s'exprime comme suit: Après que la province de Québec eut assumé la surveillance des pêcheries de l'intérieur, conformément à la décision du comité judiciaire du Conseil Privé, je fus l'un des trois inspecteurs de pêcheries nommés par le gouvernement fédéral pour remplacer le personnel nombreux de gardes pêche dont les services n'étaient plus requis. Mon district comprend cette partie de la province qui se trouve au sud-ouest de la rivière Saguenay et du comté de Bellechasse; il renferme 56 comtés.

L'octroi des permis a été concédé aux autorités provinciales, mais la réglementation de la période de clôture, le droit de réserver certaines eaux, de même que la réglementation de la forme des engins de pêche,etc., sont restés dans les attributions du pouvoir fédéral; de là vient pour lui la nécessité de continuer à maintenir quelques officiers. Si la protection des pêcheries est notre objet mutuel, il devient très important qu'une entente amicale existe entre les deux autorités. Pour ma part je puis certifier ici que j'ai été bien reçu partout par les officiers provinciaux, depuis l'honorable Commissaire jusqu'au plus humble de ses gardes-pêche et gardes-chasse. Il est bon, dans l'intérêt de la protection du poisson, et utile aussi aux officiers que ceux-ci se rencontrent de temps à autre. En quelques moments de conversation, l'inspecteur peut donner aux nouveaux officiers plus d'explications concernant ses devoirs, etc., qu'il pourrait en donner dans des mois de correspondance. L'inspecteur, en même temps, acquiert une connaissance pratique concernant les habitudes de certaines espèces, ou la manière dont sont faits les différents engins de pêche, etc. Depuis vingt ans j'accordais des permis pour des engins de pêche que je ne connaissais pas, et j'ai été très intéressé lorsque je les ai vus en opération l'été dernier. Il n'y a aucun doute qu'une visite de temps à autre de l'inspecteur donne plus de courage à l'officier consciencieux qui pourrait être indifférent ou hésiter à faiae observer des règlements désagréables par ses voisins ou amis peut-être. L'officier fera savoir alors à ces pêcheurs qu'il lui faut faire observer les règlements, et qu'il ne sait pas le moment auquel l'inspecteur pourra revenir, et le censurer pour négligence de son devoir. Cette persuasion morale aura le double effet de réveiller l'apathie du garde-pêche, de même que d'en empêcher plusieurs de participer dans des illégalités dont autrement ils ne se seraient pas abstenus. Des gardes-pêche, qui avaient servi sous notre régime ont exprimé le regret que nous n'ayons noué connaissance qu'au moment de notre séparation officielle. Cela me convainct davantage de l'utilité d'une inspection personnelle des officiers subalternes. Il est vrai que je n'avais pas d'ordres directs à donner aux employés du gouvernement provincial, mais bien que servant des maîtres différents, notre but et nos efforts doivent être identiques, et je pouvais leur donner des conseils en répondant à leurs questions, et juger en même temps quels étaient ceux qui possédaient le plus les aptitudes et qualités requises pour remplir les devoirs de protection des pêcheries qui leur étaient confiés. Malheureusement, quelques-uns de ces officiers, investis de pouvoirs de magistrats, étaient complètement illettrés et incapables de signer leurs noms. Il serait difficile

pour ces personnes d'instituer des poursuites légales ainsi que d'inspirer le respect dû à leurs charges. Pendant ma visite, j'ai trouvé un garde-pêche résidant à plus de trente milles de sa division, qui avait ainsi une course de soixante milles aller et retour à faire, avant de commencer l'inspection d'un cours d'eau insignifiant confié à sa surveillance, et de plus il passait près d'un autre officier de pêche dont probablement les appointements avaient été diminués pour subvenir aux frais inutiles causés par cette longue distance. Le gouvernement provincial devrait faire de chaque garde-chasse un garde-pêche, en leur donnant des instructions spéciales pour la protection du poisson. Quelques-uns de ces officiers provinciaux ne reçoivent d'autre compensation pour leurs services que les amendes qu'ils peuvent imposer de temps à autre aux braconniers. Je ne crois pas que ce système de rémunération donne de bons résultats. Que les émoluments soient petits, soit, mais qu'ils soient fixes; autrement l'officier est considéré comme un espion et un délateur, et comme tel il est méprisé par presque tout le monde au lieu de recevoir l'aide de citoyens bien disposés à témoigner contre les coupables. Des officiers pauvrement rémunérés rendront de pauvres services pour la protection du poisson ou du gibier.

Comme la saison était un peu avancée lorsque ma nomination a été confirmée, j'ai trouvé qu'il m'était impossible de visiter pendant le premier été chaque partie du vaste district confié à ma surveillance. Cepenpant j'ai visité quelques localités sur le majestueux St-Laurent depuis la frontière des Etats-Unis jusqu'à la rivière Saguenay, avec ses principaux tributaires tels que l'Ottawa, la Richelieu, la Yamaska, etc., qui composent la principale partie de mon district. Les grands lacs St-François, St-Louis et St-Pierre, qui sont de simples élargissements du Saint-Laurent, sont considérés encore comme des lieux de pêche très importants, surtout le dernier.

Nonobstant leur apparence insignifiante pour celui qui n'observe que superciellement, même dans leur état quelque peu épuisé, le produit des pêcheries de ce district dépasse chaque année $150,000. Il est inutile d'essayer à nier que non seulement le poisson devient plus rare dans les districts depuis longtemps peuplés, et qu'il diminue aussi en grosseur, mais que les meilleures espèces font place aux plus communes qui fréquentent maintenant nos eaux. Une visite aux marchés de poisson de nos grandes villes, spécialement de la grande métropole canadienne, convaincra tout le monde des faits ci-dessus. On offre en vente des poissons si petits que l'on regrette que ces pêcheurs n'aient pas eu le bon esprit de leur rendre la liberté aussitôt qu'ils les avaient pris; mais tant que l'on permettra d'offrir ces poissons en vente impunément, les pêcheurs continueront à sacrifier la qualité et la quantité. Par exemple, il est triste de voir sur les marchés de l'esturgeon de moins de douze pouces de long, un poisson qui grandit si vite, et obtiendrait tant de valeur si on lui permettait de vivre. La même remarque s'applique au doré, au brochet et aux autres espèces. En différentes occasions notre officier, M. Riendeau, qui a l'œil ouvert sûr le marché au poisson de Montréal et surveille en même temps les différents bateaux qui apportent le poisson de Châteauguay et de Yamaska, a saisi et confisqué de grandes quantités de poisson impropre à la consommation, venant surtout du district de Sorel. Le paragraphe 9 de l'article 14 de la loi des Pêcheries, chapitre 95, devrait être amendé de manière à spécifier une grosseur ou un poids minimum du poisson qu'il convient de protéger.

Du moment que les pêcheurs seront duement avertis qu'il est défendu de prendre du poisson ayant moins d'une certaine longueur et pesanteur, et qu'ils s'exposent à se faire confisquer ce poisson, ils seront moins portés à rapetisser les mailles de leurs

filets, et l'on verra immédiatement le poisson offert en vente sur le marché s'améliorer. Il est amusant d'entendre les discussions sur le marché Bonsecours entre les pêcheurs à la seine de Châteauguay et Boucherville et les pêcheurs au verveux des divisions de Sorel et du Grand-Nord. Les premiers protestent contre l'emploi des verveux, et les derniers disent que toute la faute est à la seine. Jusqu'à un certain point les deux partis ont droit dans leurs prétentions. La seine est un engin destructeur dont l'usage, si on ne veut pas la prohiber entièrement, devrait être restreint à certaines localités où l'on sait que les meilleures espèces de poisson ne frayent pas. On ne devrait aussi laisser les pêcheurs s'en servir que dans la première partie du printemps et dans la dernière de l'automne, alors que le poisson commun est ferme et en bon état. Le verveux n'offre d'objection que dans la manière dont on le construit, soit que les mailles soient trop petites ou les ailes et les passages trop étendus, ou encore qu'on le tende de façon à empêcher complètement le poisson de passer dans les cours d'eau étroits. Mais vu que avec le verveux ou avec la seine le poisson est pris vivant, il n'y a pas d'excuse pour ne pas remettre en liberté le poisson que la loi défend de prendre.

A en juger par le nombre de verveux que j'ai vu autour des maisons des pêcheurs de même que de ceux que j'ai vu tendus dans les baies du lac Saint-Pierre, je suis d'opinion que la plupart des pêcheurs possèdent chacun huit, dix ou douze de ces verveux. Quelques-uns en ont jusqu'à vingt-cinq, bien qu'aucun n'ait de permis pour plus de quatre ou cinq. Comme la loi n'exige pas que les verveux portent une marque indiquant qu'ils sont sous permis, il est difficile alors à l'officier du gouvernement de dire ceux qui ne le sont pas; mais il est une chose bien certaine, c'est que les permis obtenus pour deux ou trois verveux servent pour quatre, cinq et peut-être un plus grand nombre, tandis que beaucoup n'ont pas de permis du tout. Les verveux sont tendus de telle manière que la perche indicatrice est coupée sous l'eau, et ainsi rien n'apparaît en dehors de l'eau. On estime qu'il y a au moins 3,000 de ces engins de pêche dans les baies du lac Saint-Pierre, et il est douteux que plus de 300 soient sous permis. Les baies peu profondes dans le voisinage de Sorel, de même que celles du comté de Yamaska, toutes dans le lac Saint-Pierre, sont très bien adaptées à ce genre de pêche, au sujet duquel il faudrait adopter des règlements sévères. On trouvera dans les archives du ministère un rapport spécial concernant cette question, rapport que j'ai fait à la suite d'une visite du lac Saint-Pierre.

J'ai fait aussi des rapports spéciaux après mes visites à la division de Châteauguay, ou, en conséquence d'un malentendu on a accordé plus de permis qu'autrefois, bien que ce fut l'intention du ministère des Pêcheries de réduire autant que possible la pêche aux rets dans les lacs Saint-François et Saint-Louis. Le gouvernement fédéral réservait ces eaux pour la pêche à la ligne, à la cuiller et aux lignes dormantes. La proximité de la frontière fait de la partie supérieure du lac Saint-François un lieu de pêche à la mode pendant l'été, et les résidants de Dundee furent plus que surpris d'apprendre qu'un permis avait été accordé à un individu privilégié pour vingt-cinq verveux et quatre rets à mailler, et cet individu réclamait le droit exclusif de pêcher sur une étendue d'environ douze milles des côtes du lac. Un soir, quatorze de ces verveux disparurent, et furent ou détruits ou peut-être utilisés par ceux qui les avaient enlevés, dans les baies ou criques éloignées, où ils peuvent plus facilement se cacher pour braconner. J'ai fait aussi sur les districts de pêche de Yamaska, Richelieu et Ottawa des rapports dans lesquels je faisais les recommandations que je croyais les plus propres pour la conservation du poisson.

Les règlements concernant les différentes périodes de clôture sont maintenant mieux observés, spécialement dans les districts de Montréal. Pas un pêcheur n'oserait, à ces époques, produire sur les marchés le poisson que la loi protège. Tous comprennent aujourd'hui que cette loi est mise à exécution dans leur propre intérêt.

Sans prétendre être une autorité en fait de périodes de clôture, je ne puis m'empêcher de signaler l'anomalie dans celle qui s'applique au maskinongé. Dans la province de Québec elle commence le 25 mai et se termine le 1er juillet, tandis qu'en Ontario elle commence le 15 avril; c'est-à-dire que sur l'un des bords de la rivière Ottawa, par exemple, il est permis de pêcher pendant cinq semaines du temps compris dans l'interdiction qui est de rigueur sur l'autre côté de la rivière. D'après ce que j'ai entendu dire, le maskinongé a fini de frayer au moment où la période de clôture commence. La saison défendue qui a cours dans l'Ontario paraît être la bonne, car on dit que le poisson fraie pendant la dernière semaine d'avril et les deux premières de mai.

J'ai inspecté plusieurs scieries, particulièrement dans les comtés de Montmorency et de Lévis, au sujet de la sciure et des déchets qui sont jetés dans les cours d'eau, et j'ai fait un rapport spécial pour chaque cas.

J'ai aidé à la distribution d'alevins dans les lacs du comté de Terrebonne, et j'ai étiqueté quelques caisses de homards destinées à être expédiées de Montréal.

Ainsi que j'en avais reçu instructions, j'ai fait une investigation dans le comté de Rimouski au sujet du paiement de réclamations de primes. Résultat: plus de 25 pour 100 des réclamants se sont vu refuser la prime pour cette année, parce qu'ils n'étaient pas de vrais pêcheurs travaillant pendant trois mois consécutifs, mais s'étaient livrés à d'autres occupations tout en capturant la quantité de poisson exigée.

ONTARIO.

L'inspecteur A. G. Duncan, de Marksville, qui a été préposé à l'inspection de la division ouest de l'Ontarion signale une diminution dans le rendement des pêcheries du chenal nord du lac Huron à partir de l'île Saint-Joseph jusqu'à Little-Current, où le poisson blanc et la truite saumonée décroissent constamment et d'où l'esturgeon a disparu à peu près totalement, tandis que le doré devient le principal poisson de la localité. Cette diminution est attribuée à l'usage excessif de rets à enclos dont la maille est trop petite. Sur le côté sud de l'île Manitouline, dans les alentours des îles Duck, Squaw, Fitzwilliam et Bustord, le rendement du poisson blanc et de la truite donnera un surplus. Le lac Supérieur donnera aussi une augmentation de ses principaux poissons. Dans le quartier du lac des Bois le rendement sera égal à peu près au précédent. L'esturgeon paraît être aussi abondant que jamais, et on dit que la plus grande partie du caviar exporté du Canada vient maintenant de ce quartier.

M. Duncan recommande qu'une piscifacture soit établie à Saut-Sainte-Marie, qui est en si bonne situation pour desservir les lacs Supérieur et Huron. Plusieurs braconniers ont tiré parti de ce que le système des permis n'était pas encore organisé et ont joui, sans être inquiétés, de la meilleure partie de la pêche du printemps. La plupart des pêches illégales faites dans la partie est de sa division l'ont été entre Little-Current et Bad-River, ainsi qu'aux alentours des îles Bustard ; de même, entre Bruce-Mines et l'extrémité ouest de l'Ile Saint-Joseph. En un seul jour il a confis-

qué quatre seines et tenu en échec plusieurs bateaux douteux; il pense avoir mis fin aux infractions perpétrées dans ce voisinage.

A Rosseau's-Point, Port-Caldwell et Jackfish-Bay, il a trouvé plusieurs individus, avec remorqueurs et rets, faisant la pêche ouvertement. C'était des pêcheurs de bonne foi, prêts à payer le droit de licence quand ils y seraient invités par le fonctionnaire autorisé. Il ne croit pas que la clôture d'automne ait été bien observée, car des rets de toutes sortes furent employés. Deux bateaux et quelques rets furent confisqués à cette époque. A l'avis de M. Duncan, on ne devrait tolérer aucun rets durant la clôture applicable au poisson blanc.

L'inspecteur F. H. Cunningham, d'Ottawa, présente le rapport suivant sur les pêcheries de la division est de la province d'Ontario pendant l'année terminée le 31 décembre dernier.

Cette division a été formée par arrêté en conseil et comprend toute la partie de la province d'Ontario à l'est d'une ligne coïncidant avec la limite occidentale des comtés de Durham, Victoria, Haliberton (y compris les eaux du lac Scugog) et la limite orientale du district de Muskoka et Parry-Sound.

Quoique pas aussi importante au point de vue commercial, cette division est très importante au point de vue du pêcheur à la ligne. car ses eaux sont fréquentées par presque toutes les variétés de poisson sportif des plus fines espèces. Il importe non seulement aux pêcheurs à la ligne que ces poissons soient protégés, mais la population en général tire un profit réel de l'affluence des sportsmen aux différents champs de pèche, spécialement à ceux qui ont été ouverts par le chemin de fer du Parry-Sound. Non seulement ces eaux méritent la protection la plus efficace possible, mais des mesures artificielles devraient être prises par le département pour augmenter la production du poisson sportif dans ces lacs de l'intérieur. La baie de Quinté offre de splendides pêches d'achigan, et les alentours présentent d'excellentes facilités pour la reproduction artificielle de cette espèce à peu de frais.

Le contrôle des pêcheries ayant été passé aux mains du gouvernement local immédiatement avant la période de clôture du printemps, les embarras qui s'attachent au choix et à l'organisation d'un personnel de fonctionnaires entièrement nouveau ont rendu impossible la prévention des pêches illégales. Aussi les illégalités ont eu beau jeu dans la divion est, spécialement au lac Rice, où, grâce à la situation des frayères, les braconniers peuvent s'en donner à cœur joie si le poisson n'est pas bien protégé. Dans toute cette division la pêche a été de bon rapport durant la dernière saison, et particulièrement excellente sur le lac Charleston. Ce résultat est attribué au fait que des quantités considérables d'alevins ont été déposées dans ces eaux depuis quelques années, et proclame une fois de plus le succès de la pisciculture.

Les champs de pêche les plus importants ont été visités dans le cours de la belle saison; il en reste cependant une partie considérable à être inspectée, surtout la plupart des lacs de l'intérieur.

L'administration provinciale ayant négligé de fournir à notre département une liste de ses fonctionnaires et une autre des licences accordées, il s'en est suivi des inconvénients considérables qui ont retardé le travail de l'inspecteur fédéral, dont la tâche serait grandement facilitée s'il avait ces renseignements en temps utile.

Il a été fait de nombreuses objections contre la clôture présentement applicable à la protection de la truite saumonée; on prétend que le 1er novembre vient trop tard,

et que la période de prohibition devrait commencer le 15 octobre, pour finir le 15 novembre, espace de temps qui couvrirait la fraie de ce poisson dans le quartier de l'est. D'après les preuves que j'ai pu recueillir, je suis franchement d'opinion que la période de clôture devrait être changée. Si on me le permet, j'irai de nouveau aux informations sur ce point l'été prochain, et je ferai en sorte de connaître positivement l'époque de la fraie l'automne prochain.

L'inspecteur O. B. Sheppard, de Toronto, écrit :—La capture du poisson destiné au commerce a été exceptionnellement bonne cette année. Sur le lac Huron et la baie Georgienne la capture de truite a été considérablement au-dessus de la moyenne ordinaire, tandis que celle du poisson blanc, du doré, du hareng et de l'esturgeon s'est amplement maintenue. Sur le lac Erié elle a été exceptionnellement bonne, celle de l'esturgeon bien au-dessus de la moyenne, et tous les autres poissons ont donné autant que les années passées. La longue durée de la saison permise a fait que la pêche du hareng a été spécialement fructueuse ; dans les derniers jours le rendement a été plus considérable qu'on ne l'avait vu depuis des années. D'ordinaire la pêche du hareng finit avec le mois de novembre ; cette année elle a été prolongée jusqu'à la fin de décembre, avec des résultats très satisfaisants pour les pêcheurs. Le prix de tous les poissons s'est bien maintenu sur les marchés, et les pêcheurs de mon quartier ont obtenu un excellent résultat financier. Le succès de la pêche cette année peut certainement être reporté à la protection efficace établie par le gouvernement fédéral depuis quelques années. Je regrette de dire que le gouvernement provincial n'a pas pris, comme autrefois, durant la dernière saison, des mesures actives et sévères pour protéger les pêcheries ; s'il n'est pas bientôt remédié à l'état de choses actuel, on devra s'attendre à voir la pêche diminuer. Il est vrai que le gouvernement provincial ne fait que de commencer le service de protection, et n'a pas encore l'expérience du gouvernement fédéral en cette matière ; à mesure qu'il connaîtra mieux, il prendra probablement des mesures plus actives.

La pêche à la ligne pour l'achigan, le maskinongé et la truite mouchetée n'a pas été tout à fait aussi bonne qu'autrefois ; c'est dû, suivant moi, à l'absence de protection. Cette partie du service a été bien négligée dans le quartier de la baie Georgienne et des lacs de l'intérieur ; et si elle n'est pas bientôt surveillée avec plus de soin, nous perdrons les milliers de touristes qui avaient l'habitude de fréquenter ces lacs, et avec eux les sommes d'argent considérables qu'ils dépensaient sur place pour pêcheurs, guides, bateliers, matelots, etc.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

L'inspecteur E. W. Miller, de Qu'Appelle, écrit :—" Presque tous les gardes-pêche font des rapports favorables sur la condition générale des pêcheries dans les Territoires du Nord Ouest ; mais il y a eu beaucoup moins de pêche dans les régions les plus habitées, d'autres industries occupant une main-dœuvre plus nombreuse que d'habitude. Les grosses pluies de la saison ne pourront manquer d'avoir un excellent effet sur les rivières et sur les lacs plus petits, dont quelques-uns avaient été désertés par le poisson à cause de leur faible volume d'eau. Les rivières ont été hautes pendant longtemps, ce qui a prévenu presque totalement la destruction usuelle du poisson par les trappes, etc. Les quelques lacs de l'Assiniboïa qui servent de demeure au poisson blanc auraient besoin d'être repeuplés d'alevins. Les grands lacs de

l'Alberta septentrional, particulièrement les lacs Sainte-Anne et La Biche, ont fait des progrès satisfaisants et promettent de recouvrer leur fécondité. Dans la région de Prince-Albert les pêcheries sont en bonne condition; mais le commerce d'exportation ayant cessé, il s'y fait beaucoup moins de pêche qu'autrefois. Il a été jugé nécessaire de clore la pêcherie d'esturgeon du lac Cedar pendant l'été, parce que la grande demande de caviar tendait à encourager trop de pêche pour la conservation permanente de cette importante pêcherie.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

C. B. Sword, récemment nommé inspecteur des pêcheries de la Colombie-Britannique fait rapport comme suit:—"Le paquage du saumon, cette année, a été considérablement plus élevé (de plus de 50 pour 100) que celui de 1898, bien qu'il lui eut fallu encore 250,000 caisses pour atteindre le paquage de 1897. Comme en 1898, il s'est fait une exportation considérable, au Japon, de saumon salé de variétés (le saumon bécard et le saumon à bosse) qui passaient naguère pour n'avoir aucune valeur commerciale. Quelques-uns de ces saumon ont été mis en conserves à titre d'essai, et les résultats ont été très encourageants. L'exportation de saumon frais dans des compartiments froids prend un développement satisfaisant; il en a été exporté 1,000,000 de livres de plus qu'en 1898. De saumon salé il y a eu 850 barils de plus qu'en 1898. La capture d'esturgeon a considérablement diminué: elle n'a produit que 278,650 livres, contre 1,137,000 en 1897 et 770,000 livres en 1898. Une compagnie seulement a fait l'exportation du flétan; elle déclare que le résultat de ses opérations a été très satisfaisant cette année. Quatre nouvelles saumoneries ont été établies sur la rivière Fraser en 1899, et il en sera probablement construit d'autres sur différents points de la côte septentrionale dans le cours de la saison prochaine. La pêche du saumon en Colombie-Britannique est la seule qui puisse être considérée comme ayant été exploitée dans sa pleine mesure; nos pêcheries maritimes sont encore intactes.

EXPOSITION DE PARIS, 1900.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries prend sa part dans les préparatifs qui se font, pour que les richesses piscicoles soient étalées comme il convient à l'Exposition de Paris, 1900. Déjà nombre de caisses contenant des échantillons de poissons, d'oiseaux aquatiques, de produits de pêche en grande variété, ont été expédiées en France. Cet étalage a non seulement pour but de représenter les ressources maritimes et piscicoles du Canada, mais il sera disposé de façon à attirer l'attention du monde entier sur la puissance de production de notre pays.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. GOURDEAU,

Député du ministre de la Marine et des Pêcheries.

RAPPORTS SPÉCIAUX

Par le professeur E. E. Prince, commissaire des pêcheries, Ottawa.

I. CONTAMINATION DES EAUX AFFECTANT LES PÊCHERIES.

Les lois de pêche qui ont cours dans différents pays témoignent de l'importance universellement attachée aux effets pernicieux que la contamination des eaux a sur le poisson. Les codes contiennent des règlements destinés à prévenir directement ou indirectement l'empoisonnement et la souillure des cours d'eau. Néanmoins, les relations réelles des différents facteurs de contamination sur la condition des poissons sont généralement peu comprises, et la nature des diverses influences nuisibles, les différentes formes sous lesquelles des matières étrangères agissent sur la vie des habitants de l'onde, c'est-à-dire la propriété malfaisante ou l'innocuité comparative de ce qu'on désigne sous le nom de matières délétères, n'ont jamais été minutieusement étudiées et soumises à l'épreuve. Il ne saurait y avoir de doute que nombre d'idées qui ont été répandues sur ce sujet sont peu fondées, et il est incontestable que plusieurs tentatives, bien intentionnées d'ailleurs, de lutter contre le mal supposé de la contamination des rivières et des lacs, ont été faites sans une connaissance suffisante. Le but, sans doute, est de prévenir la destruction en masse du poisson soit à dessein ou par l'empoisonnement inconscient des eaux; mais il reste à décider si les influences, usuellement appelées contaminations ou souillures, sont pernicieuses et fatales au point d'occasionner la destruction du poisson. En Angleterre les lois actuelles sont extrêmement rigoureuses sur ce point, mais il n'y a pas de doute qu'il se présente continuellement des cas où il est difficile, sinon impossible, de prouver clairement que les pêcheries souffrent de ce mal, et, comme l'a fait observer sir Frederick Pollock, les délinquants peuvent éluder la loi, ou du moins se soustraire aux peines qu'elle décrète, si des mesures ont été prises pour rendre inoffensives les substances délétères qui ont causé la contamination. L'auteur que je viens de citer dit:

"La dynamite ni d'autres matières explosives ne doivent être employées pour capturer ou détruire le poisson dans une pêcherie publique du Royaume-Uni ou dans les mers adjacentes en dedans d'une lieue marine de la côte, ni dans une pêcherie particulière en Angleterre, sous peine d'une amende allant à £20 où d'une détention, qui peut être accompagnée de travaux forcés, allant à deux mois. L'empoisonnement de rivières à saumon, ainsi que de tout autre cours d'eau où il existe un droit personnel de pêcherie, 'avec de la chaux ou autre matière malfaisante' dans le but de détruire le poisson, est un délit passible de sept années de servitude pénale. La contamination des rivières à saumon 'au point que l'eau en vient à empoisonner ou tuer le poisson' (bien qu'il n'y ait pas eu intention de produire cet effet), est punissable d'une amende plus forte et dont le maximum est de £20 par jour après la troisième déclaration de culpabilité. Mais le délinquant peut échapper à ces peines si l'acte qu'il a commis en envoyant des rebuts, ou quoi que ce soit de semblable, à la rivière n'est pas autrement illégal, et il peut démontrer que, étant ainsi dans l'exercice de son droit, 'il a employé les moyens les plus praticables, à des frais raisonnables, pour rendre inoffensive la matière liquide ou solide qui peut être écoulée ou vidée dans les rivières'. Il n'est probablement pas difficile d'en convaincre la justice dans un district manufacturier; et puis, si la matière déversée dans la rivière est tellement nuisible qu'il ne soit pas possible de la rendre inoffensive, il n'est pas très évident qu'une peine ait été encourue. Celui contre qui plainte a été portée peut encore, si la décision rendue contre lui coûte plus de £100, en appeler à la Haute Cour de justice pour résoudre la question de savoir s'il a employé

'les meilleurs moyens praticables', et il n'est pas difficile de conjecturer de quel côté pencheraient les jurés sur une question comme celle-là dans un pays manufacturier."

Les contaminations, en ce qui concerne les rivières, les lacs et les eaux soumises à la marée, peuvent dans leur nature et leurs effets être physiquement ou mécaniquement délétères, comme la sciure ou la vase et le gravier résultant de l'exploitation hydraulique des mines, ou elles peuvent être chimiquement nuisibles et venimeuses à un degré plus ou moins grand, comme la chaux, les drogues, les déchets de teintureries, d'usines à pulpe, à papier, etc., ou elles peuvent être physiologiquement délétères, mais non toxiques dans le sens le plus prononcé, provoquant chez le poisson un état maladif comme celui qui paraît résulter de matières en putréfaction, d'eau d'égouts, de substances animales et végétales gâtées, etc. La loi canadienne des pêcheries atteint toutes ces causes et décrète des peines contre toute personne qui passe ou qui fait passer en connaissance de cause, jette ou permet de jeter de la chaux, des substances chimiques ou des drogues, des matières vénimeuses, du poisson mort ou gâté, ou des restes de poisson, des rebuts de moulins ou de la sciure, ou toutes autres substances délétères dans les eaux fréquentées par les espèces de poissons mentionnées dans la loi chap. 95, 1886, art. 15, par. 2, modifiée par chap. 51, 57-58 Vict. art. 6.

Il n'est pas nécessaire de démontrer la nature meurtrière des substances contaminantes. Cependant, la loi n'est pas appliquée si l'on peut prouver que le poisson qui habite des eaux contaminées fait partie des espèces inférieures que la loi et les règlements ne mentionnent point. Ainsi, le mal causé à l'anguille et à la lingue d'eau douce est ignoré, mais la prohibition s'applique aux eaux habitées par le saumon, la truite, etc.; et il est intéressant de remarquer qu'elle embrasse la triple division des substances nuisibles dont j'ai parlé, car la chaux, les substances chimiques et les drogues appartiennent au groupe essentiellement toxique ou vénéneux, la sciure est réellement un facteur physiquement délétère, et on peut dire que les autres substances peu désirables renferment des contaminations qui affectent le poisson d'une façon différente de celles qui le tuent directement ou qui sont physiquement pernicieuses et morbides.

Pendant plusieurs années on a pensé que le mortel champignon, vulgairement appelé maladie du saumon (*Saprolegnia*), était dû aux rivières contaminées, qui étaient supposées encourager sinon provoquer le saprophyte aquatique. Des recherches ont démontré que ce n'est point le cas, et que la maladie du saumon a éclaté à maintes reprises dans des eaux où il n'y avait pas de contamination spéciale. Non seulement cela, mais le détestable champignon fait souvent sa première apparition dans les eaux supérieures, et il est indiscutable que le saumon qui entre de la mer dans les rivières est sans exception en parfait état de santé. L'eau dans laquelle il y a de la chaux en quantités appréciables semble très favorable à la croissance et au développement du champignon, mais la plante ne peut prendre naissance à moins que les spores ne s'y trouvent, soit comme oospores minuscules ou comme zoospores, lesquels constituent une phase très précoce du champignon. Les germes du spore se multiplient et dispersent si rapidement que l'infection de chaque poisson, dans une rivière à saumon, peut être effectuée dans un espace de temps comparativement court—le poisson sain aussi bien que le poisson faible et blessé, bien que ce dernier en soit atteint plus vite.

Mais les substances délétères diffèrent non seulement en elles-mêmes, en ce qui concerne leur influence directe sur la vie du poisson, elles varient aussi dans leur puissance pernicieuse, suivant les circonstances et les localités où elles sont introduites. Des substances peuvent être très malfaisantes dans une rivière au cours lent, qui sont comparativement inoffensives dans un courant rapide, et je ne puis partager entièrement l'opinion de certaines autorités éminentes qui prétendent qu'il y a peu ou point d'avantage à tenir les eaux d'amont pures et exemptes de contamination si on laisse les eaux d'aval et les estuaires se remplir de souillures. Il y a sans doute beaucoup de vrai dans l'assertion de Boccius que "la cause vraie du dépeuplement des rivières remonte à la destruction des œufs et non pas à celle des poissons dès qu'ils ont vu le jour". Les expériences faites par M. A. Hansen sur la rivière

norvégienne Soli en 1872 prouvent que des conditions défavorables dans les eaux d'aval sont bien moins importantes qu'elles le sont dans les réservoirs peu profonds, ainsi que le professeur Rasch l'a fait observer dans son ouvrage "*Is sawdust an obstacle to the ascent of fish*"? Les estuaires de certaines rivières de ce continent sont contaminés par les rebuts de scieries, etc.; cependant, ce mal ne peut être comparé à celui qui résulterait si la sciure et les déchets de scieries étaient jetés dans les eaux d'amont. Ces rebuts couvriraient les frayères où les œufs sont déposés et où les alevins passent leurs premiers jours. Pendant vingt ans la rivière Fraser, C.-B., a été contaminée d'une façon effrayante par les déchets et les issues provenant de douzaines de grandes saumoneries. Ces issues, composées de têtes, de nageoires, de queues, d'entrailles et de fragments dont l'utilisation ne couvrirait pas les frais, sont jetées à l'eau près de chaque usine. Tout d'abord elles vont au fond, puis elles remontent à la surface, principalement à cause de la dilatation des gaz formés dans les vessies natatoires et les intestins. Un pêcheur important de New-Westminster qui a donné son témoignage devant la commission des pêcheries en Colombie-Britannique, 1892 (rapport imprimé à Ottawa, 1893), a dit: "Je crois qu'à l'embouchure de la rivière Fraser les déchets ont un très mauvais effet. Ils flottent, bordent les rives, infectent les filets, qu'ils détruisent plus que ne le fait le saumon, et souillent l'eau, qui n'est plus potable sans être bouillie." Plusieurs pêcheurs de la rivière Fraser partagent cette opinion, et soutiennent que les déchets empêchent le poisson de venir. Il n'est nullement établi, toutefois, qu'ils sont nuisibles aux bancs de poissons qui arrivent. La commission mixte des pêcheries a même fait rapport comme suit sur ce point: "Partout les gens des établissements de conserves se disent positifs qu'il ne résulte aucun mal de leur manière de disposer des déchets de poissons, sauf peut-être en certains endroits où les remous les retiennent pendant quelque temps. Durant la plus grande partie de la saison des conserves le volume de l'eau est considérable dans la rivière Fraser, sa température est basse et le courant fort. On dit que les issues de poissons enfoncent de suite et disparaissent. En général les habitants établis le long de la rivière s'objectent à la pratique de jeter les déchets à l'eau, sous le prétexte qu'elle est préjudiciable à la santé; mais à ce point de vue la question n'a pas une importance internationale. Quant aux eaux du détroit, nous n'avons pas entendu de plaintes sur ce point, bien que des déchets soit entraînés à terre en certains endroits. Nous n'avons pas obtenu la preuve que le déversement des issues ait eu un pernicieux effet sur les mouvements ou l'abondance du saumon. Si cet effet a été produit, comme c'est possible, il ne s'est pas jusqu'ici manifesté suffisamment pour être observé. Cependant, nous sommes portés à regretter, du moins pour des raisons locales, que la pratique continue, et nous recommandons que de nouvelles expériences soient faites dans le but de voir s'il y aurait moyen d'utiliser les issues de poissons, ce qui encouragerait à les retenir à terre."

Dans la pêche de la morue et dans la fabrication des conserves de homard, il s'accumule généralement de grandes quantités d'issues qui sont jetées à la mer tout près des endroits où la pêche et la fabrication sont pratiquées. La quantité de ces déchets jetés sur la côte du Labrador et sur la côte nord du golfe Saint-Laurent était si vaste qu'une prohibition spéciale a du être décrétée pour arrêter cet abus qui, disait-on, chassait au loin les bancs de morue. Sur les côtes en question la morue approche tout près du bord en bancs immenses, et est capturée dans des pièges ou enclos fixes. Un tort du même genre était fait, paraît-il, aux bancs de maquereau à la hauteur de la côte atlantique du Canada, spécialement par les goélettes américaines, qui vidaient et fendaient leur maquereau sur place et en jetaient les restes par-dessus bord. Le préjudice causé par les homarderies a sans doute été exagéré, car la quantité de leurs rebuts est faible en comparaison de celle des déchets résultant de la fumaison.

Si nous envisageons la contamination comme produite par des facteurs qui sont essentiellement physiques ou mécaniques dans leurs effets et qui n'agissent aucunement ou qu'à un très faible degré comme poisons chimiques, ou comme physiologiquement nuisibles, il est difficile de préciser jusqu'à quel point ces facteurs physiques, c'est-à-dire des molécules flottantes de sciure ou de gravier, affectent le poisson adulte.

On croit généralement, il est vrai, que ces matières étrangères flottantes sont très pernicieuses. Cette impression est peu fondée, mais elle s'est répandue avec la plus entière confiance. Ainsi, dans un rapport du ministère des Pêcheries publié en 1889, part. II, p. 12, l'opinion suivante est exprimée avec beaucoup d'énergie :

" Les effets meurtriers de la sciure qu'on laisse tomber dans les rivières et les cours d'eau sont si multiples et sautent tellement aux yeux de l'observateur qu'il n'est guère besoin, dans ce siècle éclairé, de plaidoyers ou d'arguments spéciaux pour convaincre les plus septiques de son influence désastreuse, sur les êtres aquatiques et les fleuves d'un pays. Partout où l'on a construit des barrages de moulins à travers les cours d'eau, partout où les scieries et autres fabriques ont jeté leurs déchets dans l'eau, les poissons et la végétation aquatique ont été considérablement diminués, et en bien des cas totalement détruits. Il en a été ainsi surtout pour les poissons de l'ordre le plus élevé, spécialement pour le saumon, qui a des habitudes essentiellement migratoires et qui remonte les rivières et autres cours d'eau pour la fraie. Ces eaux sont ordinairement les plus pures, les plus froides et les plus limpides, par conséquent plus favorables à la propagation de l'espèce. A l'époque des premiers établissements du Canada, le saumon fréquentait presque tous les cours d'eau qui se déchargent dans la mer, ainsi que les grands lacs. Il abondait dans plusieurs de nos rivières avant que l'industrie du bois eut amené sur leurs rives ces barrages de moulins et ces scieries dont on connaît aujourd'hui les funestes effets. Les habitants en faisaient une grande consommation, et il était l'objet d'un trafic important qui ajoutait à la richesse commerciale du pays. Mais lorsque barrages et scieries se multiplièrent, les premiers opposèrent des barrières infranchissables au poisson, qui ne pouvait plus atteindre ses frayères d'amont, et les secondes par leurs sciure et débris qu'elles déversaient dans l'eau empoisonnèrent les frayères d'aval et arrêtèrent la croissance de la végétation et chassèrent les insectes qui constituent le principal aliment du poisson aux premières phases de son existence. A mesure que se développait cette œuvre imprévoyante, le rendement du poisson diminuait, jusqu'à ce qu'enfin, après avoir dévasté les bois qui les entouraient et détruit tout le poisson, ces scieries, n'ayant plus rien à faire, sont tombées en ruines, ne laissant aux générations à venir que de pénibles souvenirs des ravages qu'elles ont faits dans ces eaux. Il est donc de la plus haute importance que les lois qui décrètent que la scieure et les déchets de scieries ne soient pas déversés où jetés dans les eaux fréquentées par le poisson soient strictement mises en vigueur. Il reste encore, dans les rivières et les lacs, assez de poisson indigène qui, s'il était protégé et traité comme il doit l'être, fournirait un important appoint à la consommation et au commerce dans toutes les parties du pays. Comme je l'ai déjà dit, la sciure a des effets destructeurs mutiples quand on la laisse tomber dans les eaux poissonneuses. C'est un produit artificiel qui engendre des maladies latentes de différentes espèces, suivies de résultats fatals dans toutes les eaux habitées par le poisson."

Il est incontestable que les barrages de moulins et autres obstructions font un tort considérable aux rivières et aux eaux fréquentées par le poisson, et elles en souffriraient quand même il n'y serait pas jeté de la sciure de bois. De plus, l'assertion que la sciure dans les cours d'eau est nuisible au poisson et l'a fait s'éloigner des fonds qu'il avait l'habitude de visiter, ainsi que le docteur Milner l'a prétendu il y a quelques années, n'a jamais été prouvée, tandis que les preuves abondent pour établir que la plupart des poissons ne sont pas arrêtés par des molécules flottantes de rebuts de scieries. Dans le rapport du commissaire des pêcheries du New-Hampshire, 1885, il est affirmé que le mal vient de ce que " la sciure s'introduit dans les branchies des poissons reproducteurs" ; mais on ne connait pas de cas où un saumon, une alose ou tout autre poisson adulte sain ait été trouvé étouffé par la sciure, ou tant soit peu fatalement affecté par des molécules flottantes.

Pendant que, à la demande de l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, j'accompagnais les membres de la commission internationale en 1893, rien ne m'a plus étonné que l'étendue et le caractère sérieux de la contamination par la sciure de certains tributaires de la rivière Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. La grande rivière elle-même est sujette à la contamination, mais certainement pas autant que quelques-uns de ses tributaires. La rivière Aroostook, qui traverse plus de 100

milles de l'Etat du Maine et pas plus de 4 milles du Nouveau-Brunswick, en est un exemple frappant. Quelques-unes des scieries les plus importantes de cette partie du pays se trouvent sur ses bords, et l'industrie du bois y est immense. Rien ne pouvait être pire que la condition de cette belle rivière à saumon, et il était d'opinion générale que le saumon ne pourrait ou ne voudrait pas la remonter. Néanmoins, à l'époque de la visite des commissaires, un très grand nombre de saumons avaient été vus un peu en amont de Caribou, et une échelle à poissons avait été installée pour leur permettre de franchir un barrage impassable en cet endroit. D'assez bonnes captures de saumon ont été opérées en ces derniers temps, nonobstant l'opinion universellement répandue il y a quelques années que la sciure avait chassé tous les saumons. Cette contamination est excessive, et "à l'exception de la petite quantité de sciure consommée par les moulins à vapeur, la rivière est devenue le dépotoir commun de tous les rebuts de cette nature", disent les commissaires; "c'est la manière la plus commode de s'en débarrasser, et en cela on ne tient aucun compte de l'intérêt public, qui est aussi mis en péril". Les poissons robustes, comme le saumon, la truite de mer, la truite de ruisseau et le bar, n'en souffrent pas, car ils sont pourvus d'une bouche et de cavités bronchiales très grandes; mais il peut en être différemment des membres de la tribu hareng (*clupeidæ*), de l'alose, du gasparot. etc., avec leur petite bouche garnie de rangées de dents droites sur les deux mâchoires, sur les os du palais, le vomer et la langue, et mêmes de petites ouïes-crochets, le tout combiné de façon à former une cage ou espèce de tamis qui retient les petits goujons et crustacés dont ils subsistent en si grande partie, car ces poissons peuvent être étouffés par des particules de sciure s'amassant dans leurs délicates structures orales. Toutefois, je n'ai pas pu constater que des aloses, gasparots ou d'autres membres migratoires de la famille hareng aient été trouvés morts en quantité suffisamment appréciable pour qu'on puisse attribuer leur trépas à la suffocation par la sciure. En d'autres mots, autant que nos connaissances actuelles peuvent nous permettre d'en juger, la contamination par la sciure, si elle n'affecte pas les eaux d'amont, les frayères et les fonds de couvée, paraît faire peu de mal au poisson adulte dans son passage de la mer.

En consultant le rapport de la commission des pêcheries des Etats Unis de 1878, partie VI, je vois que cette opinion a été exprimée par le Dr H. Rasch en traitant de la question de la sciure en Norvège. Le professeur Rasch est très explicite et ne craint pas de dire: "Bien que l'on affirme que la sciure de bois jetée dans la rivière est cause que le saumon qui vient de la mer s'éloigne de son cours d'eau favori pour aller dans une autre rivière non contaminée, ou encore que lorsqu'il essaie de traverser un espace rempli de sciure, celle-ci. se fixant dans ses ouïes ou entre ses branchies, occasionne sa mort, cependant, des expériences plus récentes nous portent à croire que la sciure ne chasse pas le saumon de son cours d'eau natal, ni ne produit une mortalité considérable parmi les poissons qui remontent la rivière. L'effet pernicieux de la sciure sur la reproduction du saumon n'est pas aussi direct, mais il est excessivement considérable en ce sens qu'il restreint et détruit en partie les frayères."

Le professeur Rasch donne certains détails d'une expérience faite pour connaître l'effet de la sciure sur le jeune saumon transplanté d'une rivière dans une autre qui était très contaminée par la sciure. Il dit:

"Que le saumoneau issu d'une race de saumon qui a sa rivière propre, lorsqu'il est lâché dans une rivière étrangère qui est à un degré extraordinaire contaminée par la sciure, n'est pas empêché par ce fait de retourner dans cette dernière après avoir erré dans la mer,—nous en avons un exemple convainquant dans la grande expérience instituée l'année dernière par le directeur A. Hanson. Autrefois les saumons qui avaient leur frayère dans la rivière Soli pouvaient y arriver en passant par la cataracte Soli, qui était alors pénétrable; mais lorsque pour les besoins de l'industrie du bois on construisit en amont de la cataracte un barrage si élevé que le poisson ne pouvait plus monter à ses frayères, ils disparurent graduellement."

La conclusion à tirer de ces opinions et de ces expériences c'est que la cause la plus grave de la décadence de la plupart des rivières à saumon est due, moins à la sciure qui, sauf sur les frayères, a surtout un effet uniquement mécanique ou phy-

sique, qu'aux barrages de moulins et aux autres obstructions qui empêchent le poisson reproducteur de monter aux frayères et d'y déposer ses œufs sans encombre. S'il a libre accès aux parties supérieure des rivières à saumon usuellement moins atteintes par la sciure et les rebuts de scieries, il n'est pas facilement détourné par la contamination, des biefs d'amont de ces rivières. La destruction impitoyable du poisson reproducteur par les violateurs de la loi et l'emploi inconsidéré de rets sont en grande partie responsables de la diminution du poisson dans la plupart des cas. La question de la sciure décomposée et des effluves qui s'en dégagent est une autre affaire. La végétation aquatique et les animalcules qui en dépendent sont gravement atteints et en meurent. Ceci n'admet pas de discussion, mais ce n'est pas d'une grande importance, comparé au saumon et à d'autres poissons semblables qui cessent de prendre de la nourriture après être entrés dans l'eau douce. Il est intéressant de savoir jusqu'à quel point la sciure affecte les espèces inférieures de poissons, et feu Frank Buckland, dans quelques notes où il s'objectait énergiquement à la contamination des rivières, écrivait :—

"Il est donc très important de garder les rivières à saumon contre la contamination; ces matières peuvent n'être pas assez fortes pour empoisonner ou tuer les poissons, mais il est très probable qu'elles en empêcheront un grand nombre de remonter la rivière.

"Je crois que différents poissons doivent avoir un odorat différent; ainsi le goujon, le gardon, etc., s'assemblent au débouché des égouts—le plus gros que j'aie jamais capturé se trouvait dans l'égout qui charrie les horreurs de la ville dans la rivière. J'ose donc dire que le sale poisson ne se soucie guère de l'eau puante, mais le noble saumon ne se montrera pas dans des endroits où son nez royal serait offusqué par des odeurs nauséabondes."

La présence du poisson des petites espèces indique la présence de substances alimentaires microscopiques, et quand cette pâture est présente, il n'y a pas de doute que le jeune saumon, si les eaux d'amont restent pures et sans contamination, survivra à son voyage à la mer quand il aura un an ou deux.

En somme, on ne peut donc affirmer comme prouvé que la sciure est sérieusement préjudiciable à l'ascension et au bien-être des poissons adultes. Dans les Territoires du Nord-Ouest, certaines houillères ont commencé à jeter la poussière et les déchets de charbon dans les tributaires de la rivière de l'Arc et dans d'autres cours d'eau à truite. Reste à voir quel genre de tort, s'il en est, va être fait aux diverses espèces de truites qui fréquentent les rivières venant des montagnes Rocheuses.

Il n'est certainement guère possible qu'il y ait au monde des rivières plus densement remplies d'impuretés que la Fraser, la Skeena et d'autres rivières du Pacifique. Le caractère vaseux de ces vastes cours d'eau surprend toujours le visiteur qui a entendu parler de leur prééminence comme rivières à saumon, et l'idéal des rivières à saumon est un cours d'eau de cristal étincelant. Les rivières du Pacifique sont de vastes cours d'eau de vase d'un brun jaunâtre. Il serait difficile de trouver un contraste plus grand que celui de ces rivières saumoneuses de l'ouest et des eaux claires et limpides du Canada-est, ou de l'Ecosse et de l'Irlande. Cependant, les impuretés physiques des rivières du Pacifique n'ont pas d'effet apparent sur le poisson, qui poursuit aveuglement sa route dans le courant assombri jusqu'à ce qu'il arrive aux eaux plus pures d'amont. Dans cette ascension il ne peut rien voir ni être vu par l'homme, sauf en quelques remous peu profonds, où son dos noir est visible faisant saillie sur l'eau chargée de boue. Le caractère vaseux de ces rivières permet d'employer un grand nombre de filets de dérive flottants, et les bancs de poissons, dans leurs efforts à monter, poussent leurs nez contre des murs successifs de rets, et à mesure que les mailles se remplissent de poissons pris au piège, le reste de la bande plonge et passe sous le rets, mais seulement pour se prendre dans le rets suivant tendu un peu plus haut, et ceux seulement qui ont franchi de cette façon rets après rets atteignent les eaux en amont des limites de pêche et poursuivent leur ascension sur des centaines de milles dans le courant qui descend. Ces rivières sont alimentées par des tributaires qui s'épanchent dans des chenaux de gravier, gravier fameux par un riche mélange d'or, en sorte que l'eau est jaune et trouble sur de grandes distances, et c'est seulement dans les lacs et les petits tributaires d'amont qu'elle est exempte de diluvium.

Il faut admettre le mauvais effet de ce diluvium et des dépôts de sciure de bois tombant sur les frayères. La destruction de la pâture des poissons est un autre côté sérieux de la question, bien que, comme je l'ai déjà fait remarquer, elles sont affaire secondaire en ce qui concerne les rivières à saumon. La baie de Fundy offre un exemple de l'effet de la contamination causée par la sciure de bois. D'immenses bancs d'alose d'automne se rendent, en août, dans les vastes nappes d'eau supérieures de cette baie pour se nourrir. La pâture, pensait-on généralement, se composait d'annélides ou vers à alose. L'alose a tellement diminué en ces dernières années que sa pêche compte peu, comparée à son ancienne valeur. On prétend que la sciure, partant de l'embouchure des rivières du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, a été déposée par les marées sur les fonds d'alimentation, et qu'elle a détruit le ver dont l'alose se nourrit. Cela peut être vrai ou ne l'être pas, bien que j'aie vu la surface de la mer, dans la baie de Fundy, couverte de sciure sur une distance de plusieurs milles; mais il faut aussi ne pas perdre de vue que les excès de pêche commis au printemps, alors que l'alose est en route pour les frayères, l'arrêt de sa marche par les barrages de moulins, etc., doivent avoir eu quelque effet, tandis que son massacre barbare lorsqu'elle descend après avoir frayé a beaucoup contribué à sa décimation.

Les contaminations chimiques sont si diverses et si compliquées, et leurs effets délétères, bien qu'admis comme tels, sont si variés, qu'on ne saurait les traiter ici aussi brièvement que les impuretés purement physiques. On pourrait citer des exemples presque innombrables des effets désastreux et mortels des dépôts de déchets de substances chimiques dans les rivières. Toutes les rivières dans les grands districts manufacturiers de l'Angleterre et des Etats-Unis étaient jadis abondamment peuplées d'excellent poisson, mais on s'en est servi comme de simples égouts ou réceptacles pour les déchets impurs de toute espèce, et leurs eaux sont devenues tellement chargées de matières nuisibles et vénéneuses que tous les poissons ont virtuellement disparu. On pourrait à peine citer une rivière en Angleterre qui n'est pas chimiquement empoisonnée sur une partie de son cours, et les rivières malsaines et d'un noir d'encre du Yorkshire occidental, du Lancashire et du Cheshire offrent des exemples de la contamination chimique la plus affreuse et la plus extrême, tandis que la partie méridionale de l'Ecosse (à l'exception de l'extrême sud-ouest) et le bassin de la Clyde, et la partie orientale de l'Ecosse, de Dundee à Aberdeen, comprennent des régions dont les rivières sont en grande partie contaminées par les déchets de distilleries, le tan, les fibres, les matières chimiques et les souillures provenant des égouts. Les preuves de contamination chimique sont faciles à remarquer lorsqu'elles sont désastreuses. On voit nécessairement flotter des bandes de poissons morts ou mourants, et au bout d'un certain temps il devient évident que les eaux sont inhabitables et dépourvues de toute espèce de poisson. Il y a quelques années la municipalité de Newcastle-on-Tyne a empoisonné le Byker Burn en se servant d'un désinfectant dont la soude caustique était le principal ingrédient. Au mois de juillet, une inondation emporta une partie de l'eau empoisonné, dans la Tyne, et sur un parcours de onze milles des poissons de toute espèce ont été trouvés flottants, morts, ou engourdis ou enivrés. La soude caustique ou la lessive est employée dans un grand nombre d'industries en quantités considérables pour dissoudre les matières résineuses contenues dans les fibres d'herbes et de bois. Le liquide de couleur noirâtre (soude et chaux) qui en résulte est très vénéneux pour le poisson et se dépose en sédiments mortels et putréfiants à moins qu'il ne soit entraîné par des courants rapides. Si le poisson survit, sa qualité, son goût et sa couleur semblent transformés. De fait, M. Harvie Brown a démontré qu'il devient tout à fait impropre à la nourriture. Le chlorure de chaux dont on se sert dans les ateliers de blanchisserie lui donne une odeur forte et pénétrante et produit des effets excessivement destructifs de la vie des poissons.

Les contaminations chimiques, comme il est dit ci-dessus, sont d'une nature telle que l'on ne saurait en disposer au moyen d'une déclaration générale, bien que la nature nuisible de ces impuretés dépende en grande partie des circonstances. Il faut tenir compte de la quantité et des possibilités de dispersion et de dilution, et il est certain que dans certains cas (dans les travaux de blanchisserie) les déchets liquides, s'ils sont mêlés ensemble, doivent tendre à neutraliser mutuellement leurs effets délétères. Les solutions alcalines et saponifères, et le mélange de chlorure de

calcium, de poudre à blanchissage et de certains acides libres, fournissent précisément les éléments nécessaires à la neutralisation et à la purification. Le chlorure de chaux précipite les solutions saponifères, tandis que les acides libres précipitent les liquides alcalins et décomposent les solutions de poudre de blanchissage. Des industriels éclairés ont profité de cet état de choses, et au prix d'une dépense relativement minime, ils se sont arrangés de façon à purifier l'eau en mêlant dans des étangs ou réservoirs ces déchets antagonistes et neutralisants. Les contaminations chimiques résultant des diverses industries sont trop nombreuses pour que l'on puisse entrer dans les détails, mais il est bon de mentionner un certain nombre des exemples les plus importants. Ainsi, dans la fabrication du papier on se sert beaucoup de la soude de cendre ou soude caustique, ce qui donne pour résultat un déchet liquide de nuance brune foncée chargé de soude et de chaux et d'une certaine quantité de matières fibreuses et résineuses. Ce liquide lourd est nuisible chimiquement et physiquement, car il est vénéneux et si adhésif de sa nature qu'il s'attache aux ouïes des poissons. Les fabriques de papier rejettent aussi du chlorure de chaux; là où l'on fabrique du papier blanc, le chlorure de calcium est employé comme moyen de blanchissage, tandis que l'on ajoute des matières colorantes aux déchets dans les fabriques où l'on fait le papier bleu et teinté. Depuis quelques années, d'autres substances, le kaolin et des matières minérales sont mêlés à la pulpe du papier, rendant encore plus délétères les déchets liquides déversés dans les rivières.

Tous ceux qui connaissent le Yorkshire, le Wiltshire et l'ouest de l'Angleterre savent que les déchets des ateliers de dégraissage de laine, de foulage et les teintureries rejettent des déchets très susceptibles de contaminer et d'empoisonner les rivières. La graisse et les impuretés enlevées à la laine telle qu'arrachée à la toison sont malsaines, mais les déchets le sont encore plus; c'est une masse de liquide glutineux et dégoûtant rempli de matière solides et riche en ammoniaque qui résulte des procédés subséquents de dégraissage. Les cours d'eau dans lesquels les ateliers de dégraissage jettent leurs déchets deviennent des dépôts sales et infects qui doivent étouffer même les poissons de l'espèce la plus robuste. Presque chaque phase des divers procédés de fabrication textile amène un nouveau danger menaçant la vie des poissons. Ainsi l'usage des teintures est tellement répandu dans quelques-uns des comtés du nord et de l'ouest de l'Angleterre, que les rivières y coulent comme des ruisseaux d'encre de diverses couleurs. Un grand nombre de ces teintures, surtout les teintures anilines, sont moins nuisibles que d'autres, mais les déchets des teintureries sont composés non seulement de liquides chargés d'extraits de bois de Campèche, d'indigo, etc., mais de composés chimiques employés comme fixatifs et appelés "mordants", qui peuvent être du bichromate ou du bi-tartrate de potasse, du muriate d'étain, de la couperose, et cela, joint aux fibres laineuses et aux parcelles de bois de Campèche, forme un mélange d'impuretés organiques et inorganiques qui rendent même les plus grands cours d'eau épais, troubles et mortels pour les poissons. Le lit de ces cours d'eau devient saturé de ces substances organiques en décomposition, et des bulles de gaz putréfiants s'élèvent constamment, exhalant une odeur infecte. D'autres industries textiles telles que les imprimeries d'indiennes et les blanchisseries produisent de semblables déchets, y comprises les teintures végétales et minérales, et dans un grand nombre de cas, de l'arsenic, et parfois de l'acide hydrochlorique, de l'acide sulfurique et de la chlorine, qui tous sont un poison pour le poisson. Outre les industries lainières et cotonnières il y a les industries du lin, qui opèrent surtout dans le nord de l'Irlande et qui comprennent l'opération du rouissage. Le rouissage consiste à dissoudre, par un procédé sec ou à l'eau, l'écorce et autres substances extérieures pour les séparer de la fibre intérieure qui sert à l'industrie textile. Lorsque le lin ou le chanvre est placé, comme cela se fait en grand dans les cours d'eau et les étangs, qu'il est chargé de pierre et laissé là jusqu'à ce qu'il ait atteint un certain degré de fermentation, l'eau prend une couleur sombre et des gaz empoisonnés s'en échappent. Le professeur Reichardt, parlant du procédé du rouissage, dit:—

"Enfin, prenant en considération le fait que 1,000 centimètres cubes d'eau de rouissage contiennent 64 centimètres de gaz, tandis que des expériences répétées avec de l'eau de rivière ont démontré que cette eau ne contient que 30·32 centimètres cubes

de gaz, la nature fatale du mélange devient plus apparente dans ses rapports avec la respiration et la vie des poissons.

" On ne saurait douter, en conséquence, que l'eau de rouissage tue le poisson, grâce à son manque d'oxygène, sinon pour d'autres causes. Sur ce point, toutes les observations faites sur une grande ou une petite échelle s'accordent. Les poissons halètent immédiatement à avoir de l'air, et finissent par étouffer. Même si on laisse de côté ce mélange de gaz délétères, il faut avouer que les substances en putréfaction doivent exercer une influence nuisible, tant directement, en produisant des changements qui mettent la vie en danger, qu'indirectement en absorbant rapidement l'oxygène et privant par là les objets environnants de ce gaz si essentiel à la vie.

" Si de petites quantités seulement d'eau de rouissage sont mêlées à de grandes quantités d'eau courante, il peut se faire qu'il n'y ait pas de fâcheuses conséquences immédiates, tandis que si ces proportions sont renversées. les conséquences désastreuses se feront bientôt sentir; cependant, dans les deux cas, des substances délétères sont introduites dans l'eau et il vaudrait mieux prévenir leur introduction.

" L'introduction de l'eau de rouissage dans les eaux des pêcheries devrait donc être strictement prohibée, et elle a déjà été prohibée en maints endroits. L'eau de rouissage peut être employée beaucoup plus convenablement à l'irrigation des prairies, où, grâce au sol mouvant, elle perd en peu de temps sa nature putride et aide à former une bonne nourriture pour les plantes. "

Un observateur qui avait beaucoup étudié les procédés du rouissage du lin a noté les effets toxiques directs sur les poissons peuplant les eaux de rouissage. Il dit :—

" Dès que commence le rouissage du lin, l'eau commence à prendre une teinte brunâtre et à dégager une odeur infecte. Cette couleur et cette odeur augmentent en intensité de jour en jour, jusqu'à ce que l'eau ait la couleur du café, et l'odeur devient si repoussante que je suis souvent allé à une demi-lieue hors de ma route afin de ne pas être obligé de passer près de cette eau, surtout le matin et le soir. Plus la température est chaude et sèche, plus l'odeur est intense et plus l'eau est empoisonnée. Lorsque l'eau a atteint un certain degré de putréfaction, tous les poissons s'efforcent d'atteindre la rive, haletants pour avoir de l'air, et dans un état de torpeur tel qu'on peut facilement les prendre avec la main. Si on ne les met promptement dans l'eau fraîche et pure, ils meurent et restent sur la grève, où ils deviennent la pâture des oiseaux, ou sont pris dans les clayonnages des moulins, où on ne les recueille que pour être jetées à la voierie.

" A l'une des stations, j'ai vu des années où des poissons de toutes sortes étaient recueillis par quintaux aux claires-voies des moulins, les uns étant morts, les autres vivants. "

On a relevé des cas curieux, heureusement peu nombreux, de la destruction du poisson par l'empoisonnement ou l'asphyxie, ou de quelque autre manière provenant de causes naturelles, surtout du fait que l'eau était imprégnée de matières végétales toxiques. Sur les grands lacs du Canada, il y a annuellement une grande destruction de poissons, principalement de l'espèce *Clupea*, communément appelée alose ou gasparot, bien que le premier de ces noms soit tout à fait inexact. Ce poisson est virtuellement identique au gasparot qui remonte la rivière Saint-Jean et autres rivières sur le littoral de l'Atlantique. On affirme que ce poisson a été introduit artificiellement ici il y a de longues années. Citons le rapport de la Commission Internationale de 1896 : —

On suppose que le gasparot n'est pas indigène du lac Ontario, et on ignore comment il s'y est introduit; mais il paraît s'y être solidement établi et y est excessivement abondant. Il n'a pas de valeur marchande, quoiqu'il soit passablement utilisé comme appât et comme amendement marin, et on croit qu'il sert en grande partie de pâture à la truite de lac, au doré américain et à d'autres espèces. On dit qu'il fraie le long des côtes et un peu dans les creeks au printemps. Cette espèce a été l'objet d'une attention spéciale, à cause de la remarquable mortalité qui décime annuellement les bancs. De grandes quantités de gasparots morts viennent s'échouer sur les rives, au grand ennui des habitants, et les pêcheurs croient que la contamination et l'infection des fonds par cette cause ne sont pas étrangères à la rareté du poisson blanc.

Quelques autorités ont cru qu'une quantité excessive de matières végétales, germes de plantes, etc., qui chargeaient l'eau au point de lui donner une couleur d'un vert opaque durant un certain temps de l'été, est la cause de cette mortalité. J'ai constaté le long des grands lacs une mortalité semblable parmi la perche jaune, l'achigan blanc et l'achigan noir, et un grand nombre de petites espèces, due évidemment à une condition nuisible ou empoisonnée de l'eau à certaines saisons de l'année.

En juin 1895, un journal de Québec, l'*Electeur*, a publié une lettre adressée à sir J. M. Lemoine, par M. Gustave Ouimet, décrivant une épidémie fatale qui avait ravagé le poisson dans la rivière Richelieu et dans les eaux avoisinantes. Vu l'étendue de la mortalité parmi les poissons, il semblerait justifiable de considérer cette fatalité comme étant due à quelque condition temporaire nuisible, comme on pourrait en constater dans les eaux stagnantes ou troublées, surtout durant les mois de chaleur estivale.

L'extrait suivant de la lettre de M. Ouimet démontre que la maladie ou l'affection n'est pas limitée à la peau, sur laquelle on remarquait de grandes plaies rondes, de couleur rouge et blanche; mais les viscères et les entrailles des poissons semblaient être détruits, et il semble y avoir peu de preuve à l'appui de sa théorie à l'effet que la fabrique de poudre et la cartoucherie sur les bords de la rivière Richelieu, comté de Verchères, P. Q., a été la cause première de la maladie. Si ces eaux, comme les eaux plus occidentales d'Ontario, sont rendues temporairement impures et nuisibles aux poissons durant la chaleur des mois d'été en raison des menues matières végétales, probablement des germes microscopiques d'algues et de plantes d'ordre inférieur, la grande mortalité dont il parle s'explique, et l'apparition des plaies blanches et rouges à l'extérieur des poissons, et la pourriture des organes internes, doivent être considérées comme des résultats secondaires et subséquents. L'extrait suivant de la lettre de M. Ouimet explique les vues de ce monsieur:—

"Il y a quelques années la cartoucherie de Belœil faisait des expériences malheureuses dans la rivière Richelieu. Il s'en est suivi que des centaines de poissons de toutes espèces, petits et gros, ont été détruits. Les rives du Richelieu devinrent bientôt couvertes de cadavres de ces malheureuses victimes, et la pêche est devenue de plus en plus rare. Depuis ce temps-là les Campbell avaient fait prendre au filet des poissons de la rivière pour empoissonner le lac de la Montagne. Aujourd'hui le lac regorge de poissons morts, et tous les jours on est employé à enterrer les poissons qui viennent mourir et s'échouer sur ses bords.

"Je conclus de là que les poissons tués jadis par la poudre ont été dévorés par des parasites inconnus, et que depuis ce temps-là il s'est déclaré une épidémie sur la gente aquatique de nos parages. Les rares poissons vivants que l'on peut prendre à la ligne sont presque tous atteints du mal, que l'on reconnaît à une tache, quelquefois deux, une près de l'épaule et l'autre près de la queue.

"Dans ces taches se voient à l'œil nu des myriades de petits rongeurs cancéreux qui certainement sont les principaux auteurs du mal. Tout ce que je trouve de poissons morts sur notre grève, je le fais enterrer profondément et couvrir de chaux.

"Les parasites ne laissent que la peau—l'intérieur du poisson est complètement mangé. Le résultat de tout ceci est que nous n'avons plus de pêche, que la chair du poisson de notre rivière est dangereuse à la consommation, et que de nos rivages s'exhale une odeur putride qui soulève le cœur.

"Je regrette de n'être pas assez connaisseur pour apporter un remède au mal, et c'est pour nous un grand malheur d'être privés de la pêche qui était si abondante jadis. J'oubliais de vous dire qu'au lac de la Montagne c'est la barbue qui en souffre le plus; dans la rivière toutes les variétés de poissons sont atteintes: carpes, brochets, dorés, achigans, esturgeons. J'ai vu un cadavre d'esturgeon de près de sept pieds de long et pesant à peu près 80 livres, mort, couché sur le dos, et atteint sur le ventre de plusieurs des taches dont je vous parlais plus haut, grandes comme des pièces de dix cents, quelques-unes blanches, les autres blanches et rouges; c'est désolant."

Divers chercheurs ont attribué les maladies des téguments des poissons à des parasites extrêmement petits appartenant à la mixosporidia. En règle générale, ces parasites protozoaires causent des excroissances sous forme de boutons et de verrues, tout à fait différentes des plaies ulcérées et couvertes de fongosités dues aux affections

végétales et de la condition morbide spéciale des organes due aux parasites entozoaires. Il y a des raisons pour considérer l'état maladif et la grande mortalité des poissons dans les cas ci-dessus mentionnés comme étant produits par des conditions défavorables et par un milieu non seulement morbide mais toxique et fatal.

Il y a environ vingt ans une mortalité sérieuse a sévi sur une très grande étendue parmi les poissons de mer de l'océan Atlantique, jusqu'au nord du golfe du Mexique. Cette mortalité a été attribuée par un grand nombre d'autorités à l'empoisonnement des eaux par des matières végétales nuisibles, bien que d'autres aient prétendu que le mal avait été fait par quelque perturbation volcanique ou sous-marine. Le capitaine qui a d'abord rapporté la chose a déclaré qu'en revenant de Cedar-Key il a rencontré une large étendue d'eau empoisonnée couverte de toute sorte de poissons morts. Cette étendue avait plus d'un mille et se trouvait au large d'Indian-Pass, entre Clear-Water et Egmont-Light. Une odeur très nauséabonde s'exhalait de cette eau, et un grand nombre de poissons de fond, tels qu'anguilles, etc., flottaient morts à la surface. Un journal de Tampa dit :—" Nous sommes d'avis que ce fait renverse la théorie de certaines gens à l'effet que les eaux empoisonnées sont des eaux douces provenant d'inondations sur la terre ferme, imprégnées de matières végétales empoisonnées, vu qu'il n'y a pas de cours d'eau important qui se décharge dans le golfe près de l'endroit où le poisson a été trouvé."

Il est possible que cet événement appartienne à la même classe que celui de la destruction du poisson-tuile (*tile-fish*) sur la côte orientale des Etats-Unis. Dans mon rapport spécial sur les " Fluctuations du Poisson ", publié l'an dernier, j'ai parlé de cet événement dans les termes suivants :—

La disparition de l'important *tile-fish*, qui pendant trois ans fut très abondant sur la côte nord-est des Etats-Unis, a été attribuée par quelques autorités américaines à des causes volcaniques. Presque en une seule nuit ce beau poisson comestible fut complètement détruit, et le navire autorisé par le gouvernement des Etats-Unis à faire une investigation sur ce remarquable événement trouva la mer couverte de corps de poissons morts sur une distance de plus de 150 milles en ligne directe. Les *tile-fish* paraissent avoir été entièrement éliminés de cette région, bien que des groupes errants de ces poissons aient été signalés de temps à autre.

Le professeur Verrill a démontré qu'un cataclysme pourrait effectuer des changements dans ce qu'il appelle la " zone chaude " au point de réduire la température et d'affecter le poisson. Le retour des conditions favorables ramènerait le poisson-tuile, et durant les mois d'août et de septembre derniers entre 300 et 400 de ces poissons ont été pris dans leur ancienne région durant l'enquête du vapeur du gouvernement *Grampus* indiquant ainsi que les conditions favorables existaient de nouveau en cet endroit.

Il est notoire que les fabriques de produits chimiques affectent non seulement les eaux adjacentes, mais aussi l'atmosphère, et font parfois beaucoup de tort à la santé des habitants. Les fabriques de bi-carbonate de soude (généralement connu sous le nom d'alcali), d'ammoniaque, de chlorine et de poudres à blanchir, déversent dans les rivières du sulfure de calcium en quantité, aussi de la chlorure de manganèse et un nombre d'autres déchets. Toutes ces substances sont nuisibles.

La fabrication du savon entraîne la production de la glycérine et des matières salines, avec des parcelles huileuses, résineuses et fibreuses en suspens, et la préparation des peaux pour le tannage produit aussi comme déchets de la chaux, de la gélatine dissoute et des matières animales nauséabondes, qui sont de la nature d'un limon épais de couleur jaunâtre. De fait, chacune des phases du procédé de traitement des peaux provenant de l'abattoir produit des substances propres à souiller l'eau des rivières avoisinantes dans laquelle elles sont ordinairement déversées. Les égouts du corroyage et du lavage, et les effluves des fosses de chaux et de tan sou forme d'eau de chaux et de liqueur de tan, sont une source sérieuse de contamination sur une grande échelle.

On ne saurait nier que les contaminations les plus pernicieuses et les plus étendues des diverses manufactures mentionnées ci-dessus proviennent des grands centres d'industrie, où les rivières sont aussi en grande partie contaminées et empoisonnées par des substances provenant d'autres sources, des égouts surtout. Les fabriques de drogues et de tissus, les grandes cours à tan et autres industries semblables sont

rarement situées dans ce que l'on pourrait appeler la "haute région", parmi les montagnes et les collines, où se trouvent les parages les plus remarqués et les plus productifs de truite et de saumon. Il est vrai que Dundee et Aberdeen sont sur de fameuses rivières à saumon, et dans une page subséquente il sera question de ces cas spéciaux ; mais des rivières telles que l'Aire, la Calder et autres tributaires de l'Ouse dans le Yorkshire, les rivières de la région noire et des districts manufacturiers en général, où les produits chimiques, les métaux et les tissus sont fabriqués, sont dans des régions où la population est dense et où il y a absence des conditions les plus importantes et les plus favorables à la vie des poissons dans les rivières et les cours d'eau locaux. Il y a cependant un grand nombre d'industries exploitées dans les régions plus reculées et moins populeuses. Les mines d'étain et de plomb se trouvent ordinairement dans des régions montagneuses, près des bassins d'écoulement, des sources et des parties supérieures des rivières à truite et à saumon. On a parlé du limon ou des lavages de ces mines, dont l'effet sur les poissons jeunes et vieux et sur les frayères doit être très dommageable. Il est généralement admis, dit une autorité, que si des quantités de limon ou de matières solides provenant d'une mine sont jetées dans une rivière, cette substance s'attache aux ouies des poissons et les détruit ; mais ce limon contient aussi en suspens et en solution des matières toxiques au plus haut degré. Ce "limon", comme on l'appelle ordinairement, provient du lavage du minerai concassé après avoir été à plusieurs reprises soumis à l'eau courante pour en détacher toutes les parcelles de métal, à l'exception de celles qui sont à l'état de poudre impalpable, et contient des barytes et autres matières minérales empoisonnées. Les parcelles de plomb sont insolubles et ne sont pas un poison direct; mais on a constaté que le déversement d'eau de plomb où l'on concasse le minerai de plomb, dépeuple graduellement et sûrement tous les cours d'eau adjacents. L'alevin comme le poisson adulte souffrent de la contamination. La construction de "fosses à limon" n'est ni difficile ni coûteuse là où l'on ne peut déverser les déchets directement à la mer au moyen de conduits, et l'abus est susceptible d'un prompt remède. Les mines de cuivre sont encore plus mortelles dans leurs effets que les mines de plomb, vu que le cuivre est si facilement soluble.

Dans l'une des mines du Devonshire, les eaux de déchet de la mine et des planchers de lavage passent à travers une série de fosses remplies de vieux fer. L'un des métaux se précipite sur l'autre et l'eau sort enfin purifiée de toute contamination métallique. De fait, il est dit dans un rapport au sujet de cette mine : "De ces fosses l'eau est amenée dans des fosses de dépôt construites de façon à ce que les matières délétères de la matrice soient attirées, et, chose étrange, les plus grosses truites trouvées dans les environs sont celles que l'on trouve dans le drain qui décharge finalement les eaux minières dans la rivière Tamar".

Il est à ajouter que l'on trouve aussi du carbonate de plomb dans le "limon" des planchers de lavage des mines de plomb. Naturellement, le métal s'y trouve sous divers aspects, sulfures, carbonates, etc., fréquemment en très petites quantités; mais, comme il a été démontré, les effets de l'empoisonnement par le plomb sont cumulatifs, et par cela même aussi pernicieux sinon plus pour la vie des poissons que l'empoisonnement rapide et direct, dont les effets sont immédiatement apparents.

Les eaux minières provenant de mines de pierre ferrugineuse et de mines de fer hématite sont, aux yeux de l'observateur ordinaire, nuisibles à cause de leur épaisseur et de leur couleur sombre, leur donnant l'apparence de l'ocre jaune. Les teintes jaunes et rouges données au cours d'eau sont une preuve de la quantité de matières étrangères en suspens qui doivent affecter sérieusement, sinon empêcher tout à fait la respiration des poissons. La couleur d'ocre ou rougeâtre est naturellement due à l'oxyde de fer, et un exemple exagéré de ce fait est la contamination colorée produite par la décomposition des pyrites de fer, lesquelles, tant qu'elles ne sont pas affectées par l'air ou l'eau, ou oxydées, ne subissent aucun changement; mais lorsqu'elles sont exposées à l'un ou à l'autre, elles produisent du sulfate de fer qui acidule l'eau et absorbe l'oxygène, rendant ainsi l'eau moins fortifiante pour les poissons. Les eaux minières ferrugineuses sont ordinairement chargées de matières ocreuses à cause de la présence de pyrites de fer. De plus, les houillères nuisent aux rivières et cours d'eau, comme on l'a déjà démontré, non seulement à cause du schiste et des pyrites qui les contaminent de diverses manières, mais à cause de la fine poussière de houille

qui est portée en suspens dans les rivières et nuit physiquement à la vie des poissons. On pourrait citer d'innombrables exemples comme le suivant, qui est emprunté au rapport d'un fonctionnaire du pays de Galles aux inspecteurs des pêcheries de Sa Majesté, à la Chambre de Commerce de Londres. Il dit: "Sur une distance de six ou sept milles, j'ai trouvé la Mawddach sérieusement décolorée par les matières qui y étaient déversées par la mine d'or de Gwynfynydd. A en juger par la quantité de pierre que l'on y concassait alors, la quantité de limon déversée dans la rivière chaque année doit être d'au moins 25,000 tonnes. On n'a fait aucun effort quelconque pour traiter la vase, nonobstant les représentations faites à la Compagnie tant par le Conseil des Conservateurs que par ce département. Le résultat ne saurait manquer d'être d'une importance sérieuse pour les pêcheries de la Mawddach, car le limon, qu'il soit ou non en lui-même un poison pour le poisson, est de nature à étouffer complètement les frayères sous une couche de colle tenace. Les lavures des mines d'or, soit hydrauliques sur des plateaux de gravier, ou le bocardage ou le concassage pour le traitement du quartz ou d'autres pierres aurifères, sont nuisibles surtout lorsque ces eaux boueuses de déchets sont déposées sur les frayères ou dans leurs environs immédiats.

Plusieurs des maux résultant de l'exploitation des mines sont répétés sous une forme plus aiguë dans la fabrication des métaux et leur utilisation dans les manufactures. Ainsi les procédés de galvanisation et d'argenture comportant l'emploi de divers acides, muriatique, sulfurique, etc., ont eu pour résultat la contamination et l'empoisonnement d'un grand nombre de cours d'eau en Angleterre. La fabrication du ferblanc, qui a pris tant d'importance dans la Galles du Sud, comprenant divers procédés où l'on se sert d'acide sulfurique, de couperose ou de vitriol vert, produit des déchets très nuisibles aux poisson, lorsqu'ils sont jetés, comme cela se fait presque universellement, dans les rivières. Les clouteries et autres industries de ce genre se servent toutes d'une espèce de *marinade* composée en grande partie de divers acides empoisonnés. Depuis quelques années l'extraction de la paraffine du schiste bitumineux a introduit une autre source de contamination dans les déchets d'ammoniaque et de matières nuisibles. Des impuretés goudronneuses ont causé des torts considérables, et des plaintes universelles se sont élevées à se sujet. Même le goudron employé sur certaines espèces de pièges nommés verveux dans la province de Québec a donné, dit-on, comme résultat une écume tenace qui a détruit ou chassé le poisson. Les eaux de déchets qui résultent de la distillation de la paraffine sont considérées comme très nuisibles non seulement parce qu'elles contiennent des ingrédients organiques, mais leur odeur et leur goût sont âcres et doivent être très nuisibles aux poissons. De fait, il y a quelques années, des centaines de saumons, truites, etc., ont été trouvés morts sur un parcours de plusieurs milles le long de la rivière Dee, dans le Cheshire, empoisonnés par les déchets des fabriques de paraffine et d'acide carbolique, ces déchets contenant de la poix ou du goudron, des acides picriques et carboliques et autres matières nuisibles.

Une industrie qui a pris certaines proportions en Canada, savoir : la production de l'alcool de bois, a dans d'autres pays été accompagnée de la production de déchets empoisonnés qui ont contaminé les rivières. Les procédés pour obtenir de l'acide pyroligneux, de l'acide acétique et du naphte de bois, laissent un résidu goudronneux et certains produits alcalins et calcaires qui sont déversés dans les cours d'eau adjacents lorsqu'ils ne sont pas utilisés. De semblables déchets huileux et goudronneux ont été remarqués flottant sur les rivières près des usines à gaz, et leur nature tenace et nauséabonde doit faire du tort aux poissons, bien qu'en général leur quantité soit petite comparée à celle des déchets des grandes fabriques de produits chimiques et de paraffine. Dans plusieurs cas de contamination provenant des usines à gaz, une enquête minutieuse n'a pas démontré que l'on ait trouvé des poissons morts dans les eaux environnantes. Naturellement, lorsque la production de ces déchets (contenant principalement de l'ammoniaque, de l'huile et du goudron) est considérable, leur utilisation est une source de profits, ces produits indirects donnant des substances précieuses (saccharine, teinture, arômes, etc.) qui sont en grande demande.

Comme je l'ai démontré en ce qui concerne la prétendue nature mortelle des contaminations chimiques et autres, il y a une absence singulière de démonstration ou de preuve. Il ne suffit pas de dire au sujet d'un cours d'eau particulier que le pois-

son y abondait naguère, qu'il est maintenant disparu, et qu'en conséquence les manufactures situées sur ses rives ont tué le poisson au moyen de leurs déchets. Il y a de nombreux cas de dépeuplement des lacs et rivières du Canada dans des endroits où il n'y a pas eu de contamination provenant des manufactures, le déclin des pêcheries étant dû soit à l'excès de pêche, soit au braconnage ou à la destruction du poisson à l'époque du frai, soit, dans certains cas, au déboisement et à la culture de la terre, qui ont complètement changé la nature des eaux. Un cas bien constaté de destruction du poisson par la contamination provenant des manufactures est celui de la rivière Doon, où durant la dernière partie d'octobre (tel qu'expliqué dans le 12ième rapport annuel du Conseil des Pêcheries d'Ecosse) 68 saumons et 62 truites de mer, avec une certaine quantité de petits poissons, ont été recueillis dans la rivière morts ou mourants. Des poissons morts ont été remarqués par un grand nombre de gens, et un particulier a déclaré qu'en amont d'un certain point, il ne restait plus que très peu de poissons vivants. Au commencement de décembre, en dehors de l'embouchure de la rivière, 135 saumons et 294 truites de mer ont été ramassés, apparemment empoisonnés, vu qu'il n'y avait pas d'indices de fongus et vu que le poisson n'était ni blessé ni marqué d'aucune manière. Il paraîtrait que la *Dalmellington Iron Company*, qui a commencé en 1893 à fabriquer du goudron, de la poix, de l'ammoniaque,etc.,avait, par accident, permis à une quantité de déchets de s'échapper dans la rivière. Un champ d'épuration avait été établi, mais en octobre la levée avait cédé et les produits empoisonnés s'étaient échappés. Le champ d'épuration et certains procédés d'évaporation de l'usine ont été arrangés de façon à diminuer les effets toxiques des déchets.

Les brasseries où la bière est fabriquée en grandes quantités produisent des déchets d'une nature très nuisible: les acides et autres produits délétères qui résultent non seulement du brassage de la bière même, mais qui proviennent de la " bière sure ", du lavage des barriques, etc., surtout dans les cas où ces fabriques sont sur une immense échelle, nuisent indubitablement à la vie des poissons. De fait, le docteur Tolke, dans un essai publié en 1879, comprenait,disait-il, " parmi ces industries, les raffineries de sucre, les manufactures d'empois, les distilleries, les brasseries, les malteries,dont les eaux de déchets sont fortement imprégnées de matières organiques et causent la plupart des maladies.

" La fabrication du sucre de betterave, dont je me suis occupé durant un grand nombre d'années, sera l'objet d'une enquête spéciale. Cette industrie importante, probablement la plus importante de nos industries agricoles, s'est, grâce à un judicieux tarif protecteur et à un système d'impôt rationnel, développée depuis ses débuts très modestes jusqu'à ses vastes proportions actuelles.

" Cette importante industrie mérite certainement d'être protégée dans l'intérêt des finances nationales et de l'agriculture; mais on ne saurait nier que cette industrie en voie de développement est précisément celle qui contribue pour la plus grande part à la contamination de nos ruisseaux et rivières, vu qu'elle absorbe une quantité énorme d'eau.

" Il est facile de voir pourquoi les plaintes des régions betteravières sont si nombreuses et si bien fondées, et tout témoin impartial admettra que les ruisseaux et les rivières de ces régions produisent une impression très désagréable non seulement à la vue mais aussi à l'odorat. Naturellement, des ruisseaux et des rivières ainsi contaminés sont absolument impropres aux poissons, mais ce qui est encore pis, leurs eaux ne sont pas potables et sont impropres à l'agriculture."

La fabrication du sucre de betterave, bien qu'établie en Canada, n'a encore en aucune manière mis en danger les pêcheries fluviales et intérieures.

Dans un pays comme l'Ecosse, où les distilleries sont fréquemment situées dans les régions montagneuses, entre autres raisons pour se procurer un approvisionnement d'eau convenable à la production du whiskey, le danger de contamination des eaux-mères de cours d'eau très importants et des sources des rivières à saumon est beaucoup plus grand. Le surintendant des pêcheries du district de la Spey, qui a fait de nombreux rapports intéressants sur la condition des nombreuses pêcheries de saumon dans ce district fameux pour la pêche à la ligne, a relaté, il y a cinq ou six ans, les faits suivants relatifs à la Fiddich—l'un des bras de la Spey :—

"Durant la dernière saison, il y a eu une augmentation d'environ 50 pour 100 des frayères de truites de mer, comparée à la saison précédente ; conséquemment, si nous déduisons les frayères de truites de mer, qui étaient au nombre de 210, des frayères de saumoneau et de saumon, les véritables frayères de saumoneau et de saumon durant la dernière saison ne s'élèvent qu'à 356. Le nombre moyen des frayères de truite de mer sur la Fiddich durant les années précédentes était d'environ 100 pour la saison. La meilleure saison pour le frai que j'aie vue sur ce cours d'eau a été celle de 1888-89, alors que le nombre total des frayères a été de 1,045. Durant les deux saisons suivantes—1889-90 et 1890-91—le nombre total des frayères comptées sur la Fiddich était même inférieur à celui de la saison dernière; mais en ces occasions la diminution a été facilement expliquée et comprise, vu le fait qu'elle s'était produite également dans les autres tributaires. Il y a maintenant cinq distilleries sur les rives de la Fiddich dans le district de Dufftown, qui toutes déchargent leurs déchets, lavures et autres eaux dans le dit cours d'eau, le contaminant depuis Dufftown jusqu'à la Spey, une distance de plus de quatre milles. Trois de ces distilleries—celles de Parkmore, Balvenie et Convalmore—ont commencé leur exploitation depuis 18 mois. Il n'est pas déraisonnable de supposer que la diminution du frai du saumon dans ce cours d'eau durant les deux dernières saisons est attribuable en entier à la contamination du cours d'eau par les dites distilleries. Que les déchets ainsi jetés des distilleries dans le cours d'eau soient dommageables aux poissons, cela ressort des expériences que j'ai faites durant le mois de juin dernier. J'ai pris quatre échantillons d'eau de la Fiddich en aval des distilleries au moment où coulait une décharge de déchets, et j'ai bouché et scellé les bouteilles ; puis j'ai pris un échantillon d'eau de la Fiddich en amont des distilleries, et j'ai également bouché et scellé le bocal contenant ce dernier échantillon. J'ai porté tous ces échantillons à la piscifacture de saumon de Fochaber, et j'ai rempli quatre verres de l'eau contaminée et un verre de l'échantillon non contaminé. J'ai pris dans les boîtes de la piscifacture 25 beaux alevins vigoureux de saumon et j'en ai mis 5 dans chaque verre. Résultat—les alevins dans l'eau contaminée sont morts au bout d'une heure à deux heures et demie, tandis que les alevins dans l'échantillon non contaminé avaient l'air aussi à l'aise que dans les boîtes de la piscifacture."

Il a repris plus tard cette expérience intéressante en plaçant quinze alevins de saumon de six mois dans trois bocaux, cinq dans chacun. Il a rempli le premier bocal d'eau prise dans la Spey à trois ou quatre verges de l'embouchure de la Fiddich, qui est chargée de déchets de distillerie ; les alevins ont été empoisonnés en une heure et quart ; dans le deuxième bocal il a mis de l'eau prise à trente verges en aval de l'embouchure de la Fiddich, et le poisson est mort en un peu moins de deux heures ; mais le troisième bocal avait été rempli d'eau prise dans la Spey à trente verges en amont du confluent des deux cours d'eau, et les petits saumons sont restés vigoureux et agiles. La nature toxique des déchets de distillerie a été ainsi prouvée ; cependant, il faut admettre que le nombre des frayères de saumon en remontant la Fiddich a accusé une augmentation remarquable durant la même année ; en amont des distillleries le frai ne pouvait être endommagé, mais il n'y a aucun doute que tout le frai situé en aval a péri.

La fabrication de la pâte de bois a, depuis quelques années, atteint de vastes proportions en Canada, et il est probable qu'à l'avenir elle se développera dans des proportions tellement énormes que les déchets de cette industrie seront d'une importance vitale. En premier lieu, le flottage du bois à pulpe, qui est très petit et coupé court, est, dit-on, beaucoup plus dommageable que les gros billots ou troncs d'arbres que l'on a flottés jusqu'à présent sur nos cours d'eau. La friction des pièces de bois à pulpe déchire l'épiderme, l'écorce intérieure et l'aubier, laissant un dépôt nuisible au fond des rivières. Les arbres étant petits, comparativement jeunes, et de diverses espèces contenant plus de sève et de matière limoneuse que le bois plus vieux et plus gros, offrent plus de dangers pour les pêcheries à ce point de vue. Le remorquage et le flottage des gros billots de bois de scierie sur les fameuses pêcheries des grands lacs ont été pendant longtemps un sujet de plaintes parmi les pêcheurs du Canada. Ces billots, dont quelques-uns étaient de fortes dimensions, restaient parfois des mois

dans l'eau, et une quantité considérable de matières organiques devait nécessairement se mêler aux eaux avoisinantes. En certains cas, surtout en ce qui concerne la pruche, ces contaminations sont extrêmement toxiques, et il est certain que l'écorce et les débris limoneux arrachés aux billots par le frottement dans leur voyage sur l'eau doivent être considérés comme très nuisibles. Les Commissaires Internationaux dont il est question dans le rapport de 1886 ont dit :

"Parmi les causes secondaires auxquelles on doit attribuer la diminution du poisson blanc et de la truite, il ne faut pas oublier l'écorce qui se détache des flottes de billots qui ne cessent de traverser la baie et le chenal du Nord et qui se fixe sur les fonds en couches épaisses. Lorsque, surtout, ces dépôts se forment sur les frayères et sur les fonds où le poisson a l'habitude de trouver sa pâture, ils font un mal considérable."

Quelques-unes des frayères de l'intérieur ont, dit-on, souffert de la sciure de bois et d'autres déchets de scieries qui ont été jetés dans les cours d'eau ; mais cela n'a pu faire beaucoup de tort, vu qu'un grand nombre des frayères sont au large ou éloignées du voisinage des scieries, et depuis quelques années les règlements défendant de jeter ces déchets ont été bien observés. Les pêcheurs semblent avoir eu bien soin de ne déposer leurs déchets de poisson que sur les rochers. La population des rives de la baie n'étant pas très dense, il ne peut y avoir eu d'autres contaminations. Ces remarques confirment les vues des pêcheurs qui, depuis des années, portaient plainte au gouvernement fédéral et qui, en 1893, ont exposé leur cause à la Commission Spéciale qui a visité les grands lacs et a fait rapport sur cet abus et autres affaires relatives à ces eaux. L'un des témoins a dit relativement à la baie Georgienne et au chenal du Nord :—

"Il y a huit différents cours d'eau et tous servent au flottage du bois. On me dit que l'on a flotté encore plus de bois sur la rivière des Français que sur la rivière des Espagnols, et je suis d'opinion que tout le fond du lac, depuis la baie Georgienne jusqu'à Mississauga, est jonché d'écorces. Il y a 12 milles de traversée pour aller à l'île Manitouline, et les trains de bois passent dans trois directions différentes, de sorte que les écorces sont éparpillées dans toutes les directions. Cette écorce pourrit avec le temps et forme une espèce de limon sur lequel le poisson ne veut pas rester. Il y a quatre ans il y avait cinq bateaux qui faisaient la pêche ici ; ils ont quitté ces parages parce que le poisson se faisait trop rare, et je crois qu'avant longtemps il n'y restera plus un seul poisson.

"Le 26 septembre de cette année, trente-six pièces de rets m'appartenant ont été complètement détruites par cette écorce. Chaque pièce de filet avait 180 verges de longueur et était tellement chargée d'écorces que les mailles étaient rompues ; et entre autres preuves additionnelles, une maison importante établie sur la rive nord du lac Huron a déclaré que cet abus était le plus sérieux contre lequel les pêcheurs eussent à lutter, et a insisté spécialement sur les dommages causés aux filets. Elle prétendait que l'écorce et le bois mou des billots, que l'on a trouvé en grande quantité dans l'eau depuis que l'on a commencé à exporter des billots, étaient nuisibles. Le frottement des billots enlève cette matière des billots pendant qu'on les remorque à travers la baie vers les Etats-Unis, ou ailleurs, ou même dans les rivières lorsqu'on les amène à la scierie. Les trains de bois sont très grands et beaucoup de dommages sont causés aux mailles des filets. Ils sont encore beaucoup plus dommageables aux rets à mailler qu'aux rets à enclos. Si l'on permet le remorquage de ces billots sur nos eaux, cette difficulté augmentera, et les perspectives d'amélioration de nos pêcheries ne seront pas très encourageantes pour les pêcheurs. Si les lois de pêche actuelles avaient été appliquées dans le passé aussi complètement qu'elles l'ont été durant les deux dernières saisons, si l'on faisait disparaître les abus dont il est question, et si l'on surmontait cette difficulté des billots, alors les pêcheurs redeviendraient prospères et augmenteraient en nombre."

Après l'arrivée aux moulins de la matière brute dont on se sert pour la fabrication de la pâte de bois, cette matière est soumise à divers procédés mécaniques, thermiques et chimiques, et l'on prétend que les déchets liquides qui s'écoulent des moulins durant ces procédés sont nuisibles aux poissons. L'alarme s'est répandue au loin sur les principales rivières du Canada-Est—les rivières peut-être les plus productives du globe pour les pêcheurs de saumon. On alléguait que les acides

employés et les débris flottants constituaient un déchet empoisonné et mécaniquement nuisible à la vie des poissons. Les épreuves faites jusqu'à présent n'ont pas justifié ces prétentions alarmantes, et il ne faut pas oublier que les fabriques de pâte de bois ne ménagent pas leurs efforts pour épargner chaque parcelle de déchet. Elles emploient les appareils les plus récents et les plus scientifiques pour prévenir toute perte de matières chimiques ou de matériaux de pâte de papier. L'un des biologistes pratiques les plus éminents des provinces maritimes—un homme parfaitement au courant de la faune poissonnière et des conditions de la vie des poissons dans cette partie du Dominion, le docteur Philip Cox, a fait une expérience en vue de constater l'effet des déchets de pulpe sur les poissons vivants. L'expérience n'est pas donnée comme finale ou concluante au point de vue scientifique, vu qu'on n'a pas eu l'occasion de faire une analyse complète et exacte des matières de rebut, qui diffèrent à certaines phases des procédés de fabrication de la pulpe (et il n'y a aucun doute que les proportions des parties constituantes des déchets varient dans ces diverses phases), mais l'expérience suffit à démontrer que des poissons délicats comme l'*Osmerus mordax* ne sont pas sérieusement affectés, et que le saumon, le bar, la truite, etc., seraient encore moins susceptibles d'en éprouver du tort.

ENTREPRISE DU D[r] COX.

Epreuves faites le 14 avril 1899, avec les déchets de la manufacture de la *Fibre Company*, Chatham, N.-B., pour constater leurs effets sur la vie des poissons dans la rivière.

Trois bocaux de 620 onces de capacité chacun ont été employés et ont été, au commencement de chaque épreuve, remplis d'eau prise directement dans la rivière, les déchets acidulés étant ajoutés.

Première épreuve.

Bocal A,	cap.	620 on. + 2 on. de déchets	....	10·45 a.m.
" B,	"	620 on. + 4 on. "	....	10·48 "
" C,	"	620 on. + pas de déchets	....	10·48 "

Des éperlans venant d'être pris et nullement blessés (*Osmerus mordax*) ont été mis dans chaque bocal, à l'heure mentionnée. A midi, tous étaient actifs et nullement affectés, apparemment.

Deuxième épreuve.

Bocal A.	cap.	620 on. + 6 on. de déchets	....	12·00
" B,	"	620 on. + 8 on. "	....	12·01
" C,	"	620 on. + 12 on. "	....	12·05

A deux heures de l'après-midi, le poisson dans le bocal C est mort, mais les autres n'étaient pas affectés. Je soupçonnais que le poisson mort pouvait avoir subi quelque lésion avant d'avoir été mis dans le bocal, de sorte que, dans l'épreuve suivante, j'ai mis une certaine quantité de déchets dans le bocal C.

Troisième épreuve.

Bocal A,	cap.	620 on. + 12 on. de déchets	....	2·26 p.m.
" B,	"	620 on. + 16 on. "	....	2·27 "
" C,	"	620 on. + 24 on. "	....	2·28 "

A 3 h. 26 de l'après-midi tous les poissons étaient actifs et nullement affectés. Le bocal A a été alors rempli d'eau fraîche, 48 onces de déchets ont été ajoutés et un éperlan nouvellement pris y a été mis.

A 4 h. 10, celui-ci et ceux de B et C de la troisième épreuve étaient vivants et bien portants. On voit donc qu'un mélange contenant 8 ou 10 pour 100 de déchets n'a apparemment aucun effet nuisible.

Il est surprenant que l'on ait fait si peu d'expériences directes sur les poissons vivants dans la voie ouverte par les expériences du Dr Cox. Je constate cependant qu'il y a quelques années un chimiste anglais avait enfermé quelques petits cyprinoïdes dans un bocal rempli d'eau contaminée par des déchets goudronneux et acides jetés dans la Dee, dans le Cheshire, par des fabriques de pétrole et d'acide carbolique. Vu la présence d'acides picrique et carbolique, l'eau était jaunâtre, et il a été constaté que dans un gallon d'eau il n'y avait pas moins de 7½ onces de substances goudronneuses. Il a été jugé nécessaire dans cette expérience d'ajouter une quantité (100 pour 100) d'eau fraîche, sans quoi le poisson servant à l'expérience serait mort immédiatement. Il a été prouvé que cette eau, même diluée avec une égale quantité d'eau potable, constituait un poison très violent pour le poisson. Un goujon placé dans cette eau a fait de violents efforts pour s'échapper, mais quelques minutes après il a cessé de remuer, et vingt minutes après il était mort. Il y a un besoin urgent d'épreuves de ce genre, afin de prouver hors de doute ou de rejeter les opinions prévalentes au sujet des diverses espèces de contamination.

La cause la plus fréquente et la plus apparente pour le public en général de la contamination des rivières est peut-être due aux eaux d'égouts. Depuis un temps immémorial, les villes ont considéré les rivières comme les conduits convenables pour se débarrasser des déchets liquides et nuisibles résultant des grandes agglomérations populaires. On n'a jamais déterminé d'une façon exacte la manière précise dont les eaux d'égouts affectent le poisson ; mais tout le monde est d'accord sur leurs effets nuisibles. Ainsi les pêcheurs canadiens de la rivière Détroit se sont plaints il y a six ans de la quantité d'eaux d'égouts jetés dans cette rivière par la ville de Détroit. Les eaux d'égouts et les déchets nuisibles ont non-seulement contaminé l'eau, ils ont été déposés sur les rives d'Ontario lorsque prévalaient les vents du sud et de l'ouest. " Depuis que ces déchets viennent se déposer chez nous, disaient les pêcheurs, les prises de poisson dans nos filets ont diminué considérablement, et si cela continue notre industrie sera ruinée. La présence de ces déchets chasse le poisson et rend nos droits de pêche illusoires." On ne prétend pas que le poisson ait été empoisonné à mort, mais qu'il a été chassé dans d'autres localités. Quelques autorités qui attribuent à l'odorat le fait que les poissons abandonnent les eaux contaminées par les déchets, partagent cette opinion et considèrent les égouts comme étant plûtôt propres à chasser les poissons qu'à les empoisonner. C'était là sans doute l'opinion de M. J. A. Harvie-Brown, de Dunipace, Ecosse, au sujet de la Carron lorsqu'il a déclaré au Conseil des Pêcheries d'Ecosse que les truites saumonées et migratoires ne supportent pas la contamination. Le secrétaire de l'Association pour l'amélioration des pêcheries de l'Ecosse a dit en 1885, au sujet du Firth of Forth :—

" Pour ramener un cours d'eau de la condition de stérilité à celle de la fertilité en lui rendant sa faculté de nourrir le poisson, il faut peut-être un travail long et difficile ; mais dans le cas actuel il n'y a nulle raison pour ne pas espérer, pour ne pas s'attendre même, à ce que la truite et le saumon (après que l'on aura effectué les améliorations projetées) reviennent avant longtemps habiter les eaux du Leith. Le Firth of Forth est fréquenté par plusieurs espèces de poissons migratoires du genre saumon. Le Dr Parnell, dans ses *Fishes of the Firth of the Forth*, mentionne non seulement le saumon et la truite de mer, mais environ huit variétés de grosse truite. Les savants croient que le sens de l'odorat est très développé dans la famille du saumon, et ces poissons étant prompts à découvrir les effets délétères de la contamination et à fuir ces effets, sont également prompts à découvrir les symptômes de la diminution de ces inconvénients et à revenir. Il est étonnant comme ces poissons évitent les eaux sales. ' Chaque année ou à peu près', dit le Dr Gunther, 'le saumon et la truite de mer à l'état d'adolescence font leur apparition à l'embouchure de la Tamise (d'où les salmonides migratoires ont disparu depuis de longues années), prêts à remonter et à repeupler cette rivière dès que ses eaux empoisonnées seront suffisamment purifiées pour leur livrer passage.' "

Sur la côte occidentale de l'Ecosse, on a signalé un état de choses semblable sur la Clyde et des cours d'eau moins importants tels que le Cart, etc. Au sujet de cette dernière rivière un écrivain dit :—

"En 1819, la Cart était un cours d'eau pur et non contaminé sur tout son parcours, depuis la partie supérieure d'Eagleshan, où elle prend sa source, jusqu'à son confluent avec la Clyde à Blythswood. Elle abondait en poisson, et dans sa partie supérieure en amont de Paisley, c'était un magnifique cours d'eau pour la truite. Un siècle auparavant la rivière était fameuse pour le poisson du genre saumon, et il abondait tellement qu'une partie considérable du loyer du moulin Saucer, appartenant alors aux Stewart de Blackhall—une vieille famille maintenant représentée par le très respecté lord-lieutenant de Renfrewshire, sir Michael Robert Shaw Stewart, baronnet, de Blackhall et Argowan,—était payée en saumon pris dans des "cruives" tendus en aval de la chaussée formant alors et formant encore la digue du moulin Saucer, lesquels "cruives" le meunier étaient tenu par son bail d'entretenir et de maintenir. Même en l'année 1815, nous avons pêché et pris de la truite dans la rivière près du vieux pont de Paisley, tandis qu'en été l'on voyait des bandes d'enfants chercher la récréation et la santé dans ces eaux claires et fraîches—passant à gué, se baignant et pêchant. En aval de la ville, chaque garçonnet de Paisley adonné à la pêche, avait un endroit favori, à l'un ou à l'autre des nombreux "yetts", sur le chemin de halage le long de la rive est de la rivière, où il jetait ses lignes dans l'espoir de se procurer une longue brochetée d'anguilles, de carrelets et parfois une truite. Cependant, à l'heure qu'il est, et depuis de longues années, le cours d'eau a été un grand égout affreusement contaminé, où l'on déverse librement toute espèce d'ingrédients nuisibles et tout le drainage de Paisley et des villes et villages en amont. Ce changement très destructif dans les conditions de la Cart, lorsque l'on considère la statistique mortuaire actuelle de la ville, est sans aucun doute une question dont l'étude sérieuse s'impose, surtout en vue des règlements et des améliorations relatives à la salubrité qui peuvent être appliqués aujourd'hui que les conditions des villes et des rivières ont forcé le gouvernement à adopter les mots *sanitus sanitatis* comme devise de son programme."

Toute cette question de la contamination par les eaux d'égouts et de ses effets sur la vie des poissons demande une enquête complète. Semblable enquête donnerait peut-être des résultats surprenants et inattendus, car dans le moment les opinions des experts sont quelque peu contradictoires. Ainsi, tandis que sur la Tamise les contaminations de la partie inférieure de la rivière et de son embouchure arrêtent, dit-on, le poisson qui remonte et qui s'attarde à l'embouchure, attendant un courant plus pur, cependant, la Tyne, qui est même encore plus atrocement contaminée, n'arrête pas le saumon et la truite de mer, et comme le professeur Huxley le disait en 1882: "Il est difficile d'imaginer des contaminations pires que celles qui sont déversées dans la Tyne à Newcastle, et cependant le saumon passe à travers les égouts, les déchets chimiques et autres abominations en nombre suffisant pour donner un rendement annuel considérable."

Je remarque dans un rapport de l'inspecteur des pêcheries de S. M. pour l'Angleterre et le pays de Galles, que la contamination provenant des égouts dans un cas qu'il rapporte avait, prétendait-on, causé la mort du poisson. L'autorité en question dit dans son rapport pour 1892 :

"Au commencement de l'année dernière, j'ai reçu des détails au sujet d'une grosse "truite de Fordwhich", ayant pesé, disait-on, 26 livres, trouvée morte dans la rivière Stour, près de Canterbury. Les conservateurs du district ont cependant abandonné comme désespérée la tâche de protéger la rivière en conséquence des mauvais effets des égouts de la ville de Canterbury."

La ville de Canterbury a une population très faibles et les prétendus effets toxiques des égouts devraient être observés encore plus dans l'Humber, la Tyne et autres grandes rivières qui reçoivent les déchets de villes populeuses comme celles de la circonscription occidentale du Yorkshire et des centres manufacturiers et houillers de Durham. Gottlieb Boccius, dans son *Fish in Rivers and Streams* publié il y a 60 ans, parle de la Tamise et de la Tyne, et énumère les particularités spéciales de cette dernière rivière comme parages fréquentés par le saumon. Il dit: "Je vais

faire une comparaison entre la Tamise et la Tyne; on ne prend plus de saumon dans la Tamise, mais bien qu'il y ait un grand nombre de fabriques d'alcali sur les bords de la Tyne depuis Newcastle en descendant—et l'alcali est mortel pour toute espèce de poisson—cependant, le saumon y abonde. Comment se fait-il que malgré les manufactures destructives établies le long de ses rives, et malgré les multitudes de remorqueurs et de bateaux à vapeur qui sillonnent ses eaux, ses pêcheries restent bonnes? Tout simplement parce que le saumon et tous les autres poissons émigrant de certaines eaux dans d'autres ne s'arrêtent jamais en chemin, mais poussent en avant avec célérité jusqu'à ce qu'ils aient terminé le voyage pour lequel la nature les a préparés, car comme je l'ai dit, le saumon étant très vif à la course, a bientôt fait de traverser les eaux qui lui sont nuisibles, puis s'élance vers les eaux pures propres aux frayères."

Dans le rapport pour 1887 de M. Fryer, l'un des inspecteurs des pêcheries de Sa Majesté en Angleterre, dont les rapports savants, complets et élaborés m'ont été si utiles dans la compilation de ces notes sur les contaminations qui affectent les ressources des pêcheries, il est dit que, bien que la Tyne soit la plus productive de toutes les rivières à saumon de l'Angleterre et du pays de Galles, et l'une des plus contaminées par les égouts, les déchets de mines et de manufactures, liquides et solides, cependant son rendement de saumon continue d'être merveilleusement bon. On a prétendu, cependant, que sa productivité était sur le déclin; mais on n'a pu déterminer si cela est dû à la contamination où à l'excès de pêche, bien qu'il ait été démontré que le volume considérable d'eau de mer amené par les marées contribue sans aucun doute dans une grande proportion à contrebalancer les mauvais effets qui sans cela se produiraient. Il est certain que les prises de saumon au filet et à la mouche se sont merveilleusement maintenues durant le dernier quart de siècle, et que la rivière a été apparemment aussi bien pourvue de poisson qu'il était possible de l'espérer. Ainsi, en 1886 et en 1887 les prises ont été de 25,696 et de 18,835 respectivement. Cinq ans plus tard, 1891 et 1892, elles ont été de 29,298 et de 31,080 respectivement, et au bout d'une autre période de cinq ans, 1896 et 1897, elles ont été de 15,755 et de 11,681, respectivement. Les derniers chiffres publiés, 1898, sont rapportés comme indiquant une prise moyenne, la quantité étant de 11,122. La Tay, en dépit du fait que Dundee, Perth et autres centres de population se trouvent le long de son cours, est loin d'être dépourvue de saumon, bien que les prises durant les années récentes aient été au-dessous de la moyenne. Jusqu'à quel point cette diminution dans les prises doit être attribuée aux pièges et aux rets destructeurs tendus aux embouchures et le long des rives de la mer, c'est ce qu'il n'est pas facile de déterminer. La Tay, comme toutes les rivières à saumon, est sujette à des fluctuations remarquables, et il est intéressant de noter, comme indiquant la productivité continue de la Tay, que le loyer annuel (c'est-à-dire le montant reçu par les propriétaires riverains pour les privilèges de pêche à la ligne et au filet) s'est élevé en 1898 à plus de $100,000; l'année précédente à $85,000; et en 1894 à $95,000.

A quelle conclusion devra en arriver l'observateur intelligent qui jette un coup d'œil sur la série de faits et de déductions brièvement exposés dans les pages précédentes? En premier lieu il est évident que les circonstances modifient les effets de la contamination sous toutes ses formes, de sorte que des matières de rebut qui seraient mortelles dans une rivière, causent peu de mal dans une autre où les conditions sont différentes. En second lieu, cela démontre combien sont variés les effets des divers déchets dans les mêmes conditions sur diverses espèces de poisson. Le saumon survit indemne là où l'alose et le gasparot sont tués.

Ces notes indiquent de plus combien peu nous connaissons réellement, en ce qui concerne les effets sur la vie des poissons, les diverses contaminations d'après des expériences exactes et purement scientifiques. L'opinion générale et les préjugés populaires prévalent plutôt que les connaissances sûres et éprouvées. Il ne faut pas oublier non plus que, si pures et si exemptes de contamination que les rivières puissent devenir par suite de l'application rigoureuse des lois contre ces contaminations, il serait oiseux d'espérer une restauration des pêcheries et le repeuplement des eaux dépeuplées si les poissons adultes sont tenus en dehors et si leurs migrations sont obstruées par des barrages de moulins, des écluses de canaux, déchets

de bois, amoncellements de billots, estacades et arbres renversés, ou tout obstacle pouvant les empêcher d'atteindre les frayères. Si l'on tient les frayères à l'abri de la contamination et si le frai est déposé et fertilisé ; et si de plus l'on aménage pour le poisson des passes donnant libre accès à ces frayères, et par-dessus tout si l'on empêche l'excès de pêche et la destruction excessive du poisson qui remonte, il n'est guère à craindre que notre approvisionnement de saumon et d'autres espèces migratoires précieuses puisse manquer tout à fait. La piscifacture sera un auxiliaire puissant.

Il peut y avoir des cas où l'érection de barrages de moulins et la contamination par des déchets empoisonnés soient d'une importance plus considérable que la destruction des pêcheries dans une rivière en particulier. Le motif utilitaire peut être prépondérant et de précieuses industries peuvent en certains cas l'emporter sur la considération des intérêts des pêcheries. Un exemple frappant des résultats sérieux pour une population d'une application trop rigoureuse des lois concernant les pêcheries a été donné récemment dans le comté de King, Irlande. Dans un journal local il est dit que " les belles scieries de Springfield et Belmont, appartenant à M. Archibald Coulahan, doivent bientôt être fermées. Le propriétaire en est venu à cette décision par suite du fait que les conservateurs des pêcheries l'ont forcé à construire des claires-voies, ce qu'il considère comme n'étant ni nécessaire, ni praticable. On regrette beaucoup dans le voisinage que ces scieries—qui ont coûté environ £50,000—soient fermées, vu qu'un grand nombre d'ouvriers vont être privés de travail. Il est très regrettable que les intérêts rivaux des propriétaires de pêcheries et des propriétaires de scieries soient mis en conflit.

" Les pêcheries de saumon de l'Irlande sont sans doute d'une grande importance, mais dans un comté ayant aussi peu d'industries manufacturières, c'est une erreur fatale que de mettre obstacle à l'exploitation de celles-ci."

Naturellement, l'intérêt public doit avoir le dessus, mais les plus hautes autorités s'accordent à dire que de pareils cas, s'ils existent, doivent être rares, et il est de la plus haute importance de se rappeler qu'il y a très peu de contaminations de manufactures qui ne pourraient facilement et à bon marché être rendues inoffensives. De fait, je ne saurais mieux faire que de citer la conclusion du Deuxième Rapport Annuel du Conseil des Pêcheries d'Ecosse, qui pose la question succinctement et fait des considérations qui devront être d'un grand poids sur tout esprit intelligent et impartial :—

"La législation pour la prévention et la guérison de l'empoisonnement de toutes les eaux courantes est très importante et très urgente. Le mal augmente chaque année, et il est temps que le remède soit appliqué. Et il semble y avoir peu de doute qu'un pareil remède puisse être trouvé sans faire tort aux manufacturiers, vu qu'il y a plus de quinze ans les commissaires nommés pour s'enquérir de la contamination des rivières, écrivaient ce qui suit dans leurs cinquième et dernier rapport :—" Nous avons ainsi déjà soumis à Votre Majesté une description des maux résultant de la décharge des égouts des villes dans les rivières, et des diverses eaux sales de drainage des manufactures de coton, de laine, de soie, de lin et de jute, des teintureries et imprimeries d'indiennes, des tanneries, fabriques de papier et blanchisseries, des fabriques d'alcali, de produits chimiques et de savon, des distilleries, raffineries et fabriques d'empois et des fabriques d'huile paraffine. Les remèdes aux inconvénients créés ont été examinés avec soin, et après une enquête et des recherches minutieuses nous avons pu faire rapport que, dans chaque cas, il existe des remèdes efficaces et disponibles; de sorte que l'emploi actuel des rivières et des eaux courantes pour emporter les déchets des villes et des endroits populeux, et ceux provenant des procédés industriels et de fabrication, peut être empêché sans qu'il y ait risque pour la santé publique ou dommage sérieux à ces procédés de fabrication.'

"Il semble donc tout à fait évident que l'on a permis trop longtemps à ces usages secondaires de l'eau dont jouissent maintenant les manufacturiers d'usurper la place des usages primitifs auxquels le public a droit, et qu'il est grand temps que des mesures sévères soient prises pour enrayer les progrès de la contamination qui a déjà converti un si grand nombre de nos cours d'eau, naguère si transparents et si purs, en des égouts fétides. Sur un point du moins il y a corrélation intime entre la

salubrité publique et la préservation du saumon. L'eau qui détruit ou chasse le saumon est impropre au service de l'homme, et l'eau potable pour l'homme est attrayante et saine pour le saumon."

On ne saurait ignorer le fait que presque tous les jours il se produit dans les modes de traitement des produits bruts et d'utilisation des déchets des améliorations telles que quelques-unes des industries dont il a été question dans les pages précédentes, ont depuis quelques années subi un changement complet. Dans une grande mesure, les contaminations qui avaient été jusqu'ici une des sources principales de danger disparaissent. Ainsi à Ottawa même, où probablement plus de cent millions de pieds de déchets* sous forme de bran de scie ont été depuis de longues années jetés dans la belle rivière sur les bords de laquelle la capitale canadienne est construite, une révolution est peut-être sur le point de s'effectuer, et la sciure de bois, considérée jusqu'ici comme ayant si peu de valeur, va être utilisée. L'utilisation des déchets est un indice encourageant, et contribuera pour beaucoup à réparer les maux provenant des contaminations industrielles qui ont pendant si longtemps nuit aux poissons et aux pêcheries.

2. NÉGLIGENCE DE PARTICULARITÉS RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT DES ORGANES CHEZ LES ALEVINS.

C'est une circonstance assez curieuse, dont l'explication n'est pas facile à trouver, que les pisciculteurs aient été presque sans exception ce qu'on appelle des hommes "pratiques". Sous ce terme on désigne des hommes qui ne prétendent pas avoir de grandes connaissances professionnelles ni avoir subi d'entraînement technique. Un grand nombre d'entre eux, surtout les pionniers de l'élevage artificiel du poisson, ne dissimulaient pas leur mépris pour les connaissances théoriques, et voyaient d'un mauvais œil l'entraînement technique, ou les opinions et les explications des savants spécialistes. De même que les pêcheurs écossais ont prétendu qu'au cours des séances de la Commission Britannique des Pêcheries, ils ont appris au professeur Huxley beaucoup de choses au sujet des poissons, bien que ce fameux biologue figure parmi les plus grands maîtres de la science ichthyologique que le monde ait connus, de même les pisciculteurs des premiers temps se félicitaient souvent d'avoir adopté des modes qui n'étaient pas en parfait accord avec l'opinion scientifique, et ont proclamé que la "pratique" suffisait sans la "science". L'un des exemples les plus frappants de ce sentiment a été celui qui s'est produit lorsque l'on a tenté la rétention du saumon dans les étangs accessibles aux marées. Les biologues, s'appuyant sur des raisons scientifiques, s'opposaient à la rétention du saumon adulte dans l'eau salée ou saumâtre longtemps après qu'il eut dû remonter dans l'eau pure et fraîche des parages supérieurs ou des frayères. La physiologie s'oppose à la rétention du saumon adulte dans un milieu contraire aux conditions naturelles. L'expérience d'une bonne pratique à prévalu, cependant, et en tant que l'on peut en juger, les étangs accessibles aux marées ont été couronnés de succès, et le frai et les alevins ne diffèrent pas apparemment, en ce qui concerne la santé, la vigueur et le succès de l'incubation, de ceux que l'on a obtenus des poissons adultes qui ont atteint les eaux-mères, loin de l'océan. Naturellement la question est d'une nature quelque peu compliquée et profonde lorsqu'on l'analyse à fond, et le biologue doit réserver son opinion, quant aux effets ultérieurs produits par l'hérédité sur les générations subséquentes du poisson. Jusqu'à présent, nul effet spécialement anormal ou regrettable n'a été remarqué, et le saumon adulte conserve certainement une vitalité plus robuste, et est plus exempt de fongus et de maladies que le poisson pris dans les frayères aux eaux-mères des rivières à saumon.

Sans doute, l'expérience est le meilleur des précepteurs, mais l'expérience pratique, jointe aux connaissances scientifiques exactes, vaut encore mieux; car alors l'élève non seulement reçoit l'enseignement, mais il devient maître et peut contrôler et commander. L'expérience nous donne le "comment", mais le savoir exact nous fournit le "pourquoi", et le pisciculteur qui manipule des œufs mûrs et qui les

* On dit qu'il y a un pied de déchets pour chaque pied de bois scié dans les scieries.

vivifie en les mêlant aux germes fertilisateurs, qui peut reconnaître les œufs vivants des œufs morts ou mourants, et qui sait quand la période de la formation de l'œil est arrivée, qui peut dire exactement quand la période de l'éclosion approche et que les jeunes poissons sont à la veille d'émerger, un tel homme aura plus de confiance dans les phases progressives de son travail; il évitera certaines erreurs, et surmontera un grand nombre de difficultés s'il possède les connaissances techniques et théoriques en sus de sa précieuse et indispensable expérience pratique.

On s'est plaint fréquemment de ce qu'aucun résultat ne semble avoir suivi l'introduction d'alevins éclos artificiellement, et l'on a exprimé des doutes sur le succès de la pisciculture en général. Il serait facile de citer des exemples, mais le cas bien connu de la rivière Delaware, en Pensylvanie, peut être cité. En 1871, un certain nombre de gentlemen de Philadelphie et d'Easton se sont procuré 10,000 œufs de saumon à la piscifacture canadienne de Newcastle, Ont. Sous la direction de MM. H. A. King et Christie, environ 2,500, tout ce qui avait survécu lors de l'incubation des 10,000 œufs, ont été introduits. En 1872, M. Thaddeus Norris a fait éclore 11,000 alevins sur 13,000 œufs. et l'année suivante, M. Norris et le docteur Slach ont introduit un nombre considérable de jeunes saumons. Aucun résultat suffisant n'a été remarqué, et les trois tentatives de peupler le Delaware ont été considérées comme un fiasco, et les commissaires des pêcheries de l'Etat en ont conclu que " les eaux de la Pensylvanie ne convenaient évidemment pas à ce poisson, quelque souhaitable qu'il fut de l'y voir introduire et prospérer".

Il y a lieu de croire que l'insuccès a été dû moins aux défectuosités de l'eau qu'à quelque vice dans le traitement des alevins. De fait, l'état de faiblesse du premier envoi d'alevins avait été remarqué dans le temps, et on l'avait attribué à la chaleur de la température. Il est indéniable, cependant, qu'en dépit de la lourdeur de l'atmosphère et des circonstances défavorables, les alevins peuvent être transportés avec succès si l'on possède le savoir et l'expérience nécessaires, et si l'on prend les précautions convenables pour éviter toutes les influences dommageables.

Les présentes remarques succinctes sur quelques-unes des négligences commises au détriment des alevins nouvellement éclos n'ont pas rapport à de nouveaux faits scientifiques ou biologiques inconnus des spécialistes experts. L'intention n'est pas non plus de modifier essentiellement la manipulation des œufs durant l'incubation ou le traitement des alevins après l'éclosion. Elles ont rapport à des faits assez connus des embryologues, et connus sans aucun doute des pisciculteurs en général, mais que l'on est enclin à oublier ou à négliger lorsque revient à chaque saison le temps de prendre soin des alevins fraîchement éclos. Ces faits se rapportent aux particularités du développement des organes des jeunes poissons à la fin de l'incubation et à leur entrée dans la vie libre après avoir quitté l'œuf. Ils sont importants, et en les négligeant on nuit à la santé et à la vigueur de l'alevin, dont la vie peut même être exposée par suite de cette négligence.

D'abord il est a remarquer que les alevins dont on se sert ordinairement dans les opérations de pisciculture ont des yeux énormes. Le poisson blanc des lacs, la truite des grands lacs, le brocheton ou doré, et les autres espèces, ont des yeux de dimensions extraordinaires, occupant dans certains cas un tiers de la surface latérale de la tête. Nul doute que la véritable signification de ces organes de la vue si disproportionnés à la taille de la larve microscopique doit être expliquée d'après les principes du développement et de l'évolution. Ils ressemblent à deux boules noires ou fortement colorées que l'on peut facilement distinguer longtemps avant l'éclosion, et pendant que le jeune poisson est en voie de formation dans la capsule de l'œuf. Ils sont si proéminents et si visibles que le nom de phase de " l'œuf à yeux " est couramment employé parmi les pisciculteurs. Aux yeux de l'homme pratique, la possession d'une paire de grands organes sensitifs de la vue est pour lui un avertissement que le poisson est facilement affecté par les rayons de la lumière. Cela lui enseigne que dans la mesure du possible, la lumière réfléchie devrait atteindre les réservoirs ou les vaisseaux qui les contiennent. Il s'en suit que les rayons directs et une quantité excessive de lumière de toute espèce sont non seulement impropres mais très nuisibles.

La lumière éblouissante, comme celle qui est produite par les types modernes de becs de gaz qui augmentent la luminosité du medium inflammable, et les appareils de lumière électrique incandescente, doivent être strictement évités. Les yeux sen-

sitifs, avec leurs grandes prunelles réceptives, ne peuvent supporter une lumière aussi continue et aussi perçante. En règle générale, les pisciculteurs ont arrangé les fenêtres, etc., de façon à obstruer tout excès de lumière, même celle du jour, et cela surtout parce que l'on a constaté que l'excès de lumière était favorable aux parasites végétaux et aux croissances algoïdes. On a généralement prétendu que les fongosités sont stimulées par la lumière abondante. Mais la raison qui par-dessus tout devrait guider le pisciculteur en ce qui concerne la lumière dans les piscifactures est la raison anatomique et physiologique, savoir: les résultats périlleux pour les alevins que la lumière excessive amène inévitablement, à cause de la grande dimension et de la nature extraordinairement sensitive des yeux des jeunes poissons. Comme chacun sait, les yeux ressortent d'une façon proéminente et ne sont pas à l'abri de sourcils et de cils, ni protégés par des paupières mobiles. Il s'en suit qu'une lumière éblouissante qui est pénible pour les animaux d'un rang plus élevé leur est non seulement désagréable, mais peut produire des effets morbides et fatals si on lui permet de briller sur les poissons embryonnaires et la larve de poisson.

Durant l'incubation, une quantité convenable de lumière est très nécessaire, sans quoi le développement des œufs serait retardé; mais il faut que ce soit la lumière réfléchie du soleil, telle que celle qui leur arrive sur les *redds* graveleux ou frayères. Les œufs de poisson étant,en ce qui concerne un grand nombre d'espèces, déposés sur les hauts-fonds des parages supérieurs des rivières, où d'ordinaire l'eau coule rapidement et où sa surface est ridée, chaque ride et vague cristalline brisant les rayons diagonaux du soleil en reflets éparpillés de lumière. Ainsi les rayons du soleil, même à midi, sont repliés par la surface onduleuse de l'eau courante et dirigés vers les creux des interstices et les crêtes ombreuses de gravier et de cailloux en dessous de la surface. Un grand nombre de pisciculteurs ont appris à leurs dépens que trop de lumière, surtout lorsquelle est accompagnée d'une haute température, est très défavorable, précipitant indûment les phases progressives de dévcleppement durant l'incubation des œufs et donnant pour résultat des alevins faibles et maladifs qui ne peuvent survivre aux premières semaines d'existence à l'état de larve.

Les bocaux de verre cylindriques dans lesquels les œufs d'un grand nombre d'espèces sont éclos, sont propres et commodes, mais ils ne sont pas du tout adaptés à la rétention des alevins, et le plus rapidement les jeunes poissons passent de la lumière éblouissante des vases de cristal dans le milieu ombreux et sombre des grands réservoirs récepteurs, le mieux c'est pour les poissons. Il est rare que les aides dans les piscifactures se fassent une idée du mal qui peut résulter du fait que l'on laisse les alevins pendant quelques heures, ou peut-être une journée entière, exposés à la lumière éblouissante, et l'on devrait leur donner l'ordre absolu de ne jamais laisser les alevins exposés plus longtemps qu'il n'est nécessaire dans la lumière aveuglante qui les frappe après leur sortie des œufs dans les bocaux d'éclosion. Ce danger n'existe pas dans le cas des alevins éclos sur des jattes; mais vers la fin de la période d'incubation des œufs, les employés de la piscifacture devraient surveiller avec soin les bocaux d'éclosion dans lesquels se développent les poissons blancs, l'alose ou le doré, et voir à ce que le courant soit ajusté de façon à emporter les alevins sans délai. Les hommes d'expérience sont parfois étonnés de la faiblesse apparente et du manque de vitalité de couvées entières d'alevins, tandis que d'autres sont forts et robustes. Il n'est pas nécessaire de chercher au loin pour trouver l'explication de ce fait, car dans la plupart des cas l'on constatera que les poissons faibles ont été retardés trop longtemps dans le milieu éblouissant des bocaux d'éclosion.

Il faut de plus se rappeler que le poisson à l'état de larve est doué d'organes de l'ouïe très délicats. Les ouïes, de chaque côté de la tête, un peu en avant des pectoraux, sont de forme ovale; c'est comme un sac ou une chambre ovale remplie d'un fluide clair et endolymphe, et contenant une, deux et parfois trois petites boules calcaires, les pierres d'oreilles ou otolithes. Plusieurs coussinets sensitifs de matières nerveuses munis de poils ou de soies délicates se trouvent à l'intérieur de la cavité de chaque oreille. Ces coussinets sont reliés au nerf auditif. L'oreille est complètement fermée et reçoit les vibrations ou ondes sonores à travers les parois délicates et la peau qui recouvre la tête. Le fait de secouer trop rudement le poisson, de le saisir trop brusquement, de marteler à grands coups, ou tout bruit violent, fait vibrer trop vigoureusement les fluides contenus dans les sacs auriculaires. Cela produit la con-

cussion des otolithes ou pierres d'oreilles, qui peuvent même être ainsi chassés hors de leurs orbites, endommageant les délicats coussinets auditifs de matières nerveuses et produisant une désorganisation sérieuse.

Les lésions subies par les oreilles peuvent avoir pour résultats la maladie et une mort prompte. Le pisciculteur intelligent prendra tous les moyens pour éviter tout risque ou péril, et se rappellera que les poissons nouvellement éclos ont les organes de l'ouïe particulièrement délicats et sensitifs.

Un autre point que l'on oublie souvent dans les piscifactures, est la nature de la peau chez les jeunes poissons. Ils ne sont pas pourvus d'écailles comme les poissons adultes le sont généralement. Leur peau n'est pas épaisse comme celle de la barbue, de la carpe à cuir et d'autres espèces de poissons adultes; mais chez tous les jeunes poissons embryonnaires elle est nue et très mince, et souvent transparente comme le verre.

De fait, comme le font remarquer les Commissaires des Pêcheries de l'Etat du Michigan dans leur rapport semi-annuel, " l'alevin du poisson blanc est si transparent durant plusieurs semaines après l'éclosion, que lorsqu'on le renferme dans un vivier en verre dans une salle bien éclairée, la présence ou l'absence de nourriture dans l'estomac peut être remarquée d'un coup d'œil. La présence de sa nourriture naturelle est surtout remarquable, vu qu'elle offre l'aspect d'une mince ligne rougeâtre tout le long du tube d'alimentation". Un grand nombre de larves de poisson sont en outre pourvus d'organes sensorials externes arrangés par série de chaque côté le long du corps. Chez quelques-unes le bout des mâchoires et du museau ont de semblables organes de sensation et de toucher. Ces organes sont ordinairement comme de petites bosses ou réunions des cellules nerveuses surmontées d'un groupe de poils en saillie. J'ai compté jusqu'à de sept à dix paires de ces organes dans le corps d'un jeune poisson. Quelques poissons en ont plus, quelques-uns en ont moins, mais dans chaque cas ils sont tellement sensitifs qu'ils ne peuvent manquer d'être sérieusement blessés par un traitement brusque ou par une concussion violente. Il s'en suit qu'il faut toujours manipuler les larves de poisson avec beaucoup de délicatesse. En y versant de grandes quantités d'un vaisseau dans un autre, il ne faut pas les verser violemment pour qu'elles rejaillissent avec violence, et il ne faut pas non plus les tansférer d'une température élevée à une température très basse. La peau et les organes sensorials délicats des poissons sont aussi sensitifs que les yeux ou le bout de la langue chez nous, et toute influence brusque ou nuisible et toutes les conditions difficiles diminuent les probabilités de survie chez le poisson, ou peuvent même avoir des résultats immédiatement fatals.

Il est bon d'éprouver la température de l'eau dans laquelle les alevins sont contenus et la température de celle dans laquelle ils doivent être vidés. Dans le cas des lacs et des rivières, des hauts-fonds réchauffés et des remous abrités peuvent être facilement trouvés si les eaux ouvertes semblent trop froides.

Un grand nombre d'autres faits connus du savant spécialiste pourraient être mentionnés, mais dans le présent essai nous n'en signalerons qu'un seul, savoir: la présence d'une délicate nageoire droite le long du dos et le long du dessous du corps jusqu'à la partie postérieure du sac de noyau. Cette nageoire-membrane transparente est si mince, si incolore et si claire chez le poisson blanc, l'alose et le gasparot, bien que plus dense chez le saumon et la truite, qu'elle est presque invisible à moins qu'on la cherche avec soin. C'est réellement une feuille relativement large de peau très mince qui se redresse vers le milieu du dos du poisson comme une crête délicate. Les embriologues la désignent comme la nageoire-membrane simple et continue, et elle est si facile à léser que les poissons nouvellement éclos ne devraient jamais être pris avec la main. Les outils aiguisés et les substances dures la brisent, et l'on constate que presque tous les cas de jeunes poissons recroquevillés et déformés sont dus aux lésions de la nageoire-membrane embryonnaire. La queue surtout est sujette à se recroqueviller à cause de cela, et le poisson a une apparence chiffonnée et blanchâtre. Le pisciculteur pratique est souvent étonné lorsqu'il voit chez ses poissons des anomalies et des apparences morbides; il ne peut comprendre pourquoi des œufs qui étaient si sains et dont l'éclosion a si bien réussi donnent parfois pour résultat des embryons décourageants, maladifs et mourants. Il lui est souvent difficile de comprendre le pourquoi de la chose; mais une certaine somme de connais-

sances touchant la structure et la physiologie des poissons nouvellement éclos, peut jeter quelque lumière sur les difficultés qu'il éprouve et lui être utile sous de nombreux rapports. De fait, une certaine connaissance des principes scientifiques du développement et de l'anatomie embryonique est nécessaire à la manipulation et au traitement convenable des jeunes poissons résultant de l'incubation et de l'éclosion artificielles.

3. LE BUT DE LA FERMETURE TEMPORAIRE DE LA PÊCHE.

On se demande souvent "quel est le but de la fermeture temporaire de la pêche ?" et la réponse est loin d'être aussi simple qu'on pourrait se le figurer. Le but de la fermeture temporaire de la pêche varie beaucoup selon les circonstances, et les critiques dirigées très souvent contre les décrets qui spécifient certaines saisons et périodes durant lesquelles la pêche de certaines espèces particulières de poisson est prohibée sont fréquemment mal dirigées et entachées d'erreur. Ainsi, il arrive souvent que l'on dise au sujet de certain règlement des pêcheries fixant une période de clôture de la pêche, qu'il ne couvre pas toute la période du frai, et que l'on trouve, avant et après la période de clôture, un grand nombre de poissons qui commencent à frayer. En pareils cas, les critiques basent leurs remarques sur la supposition que la clôture doit nécessairement avoir pour but de couvrir la période durant laquelle le poisson visé par le règlement est occupé à frayer. Mais là n'est pas du tout l'unique but d'une saison de clôture. On dit encore que, dans certains cas, la période de prohibition antidate ou précède le temps du frai, tandis que, dans d'autres cas, elle protège le poisson après le frai.

Les autorités des pêcheries, en définissant le temps de la fermeture pour diverses espèces de poissons, ont souvent eu en vue des buts très différents. De fait, on a voulu atteindre au moins une douzaine de buts tout à fait divers au moyen des lois relatives à ce sujet en vigueur dans le Dominion, et en comparant ces lois à celles des autres pays on élèverait ce nombre à au delà d'une vingtaine. Il est rare, cependant, que l'on mette en vigueur une saison de fermeture aussi injustifiable et aussi futile que celle qui a été décrétée par une législature locale des Etats-Unis, laquelle a décrété qu'aucun poisson blanc ne doit être pris durant le mois de juin par les pêcheurs dans cet Etat. La raison principale de cette loi, que l'on se proposait d'appliquer rigoureusement, était que nul pêcheur ne pouvait prendre du poisson blanc de lac en quantité payante à cette époque de l'année. D'autres raisons étaient à l'effet que, vu la chaleur de la température, les quelques poissons qui pourraient être pris ne se conserveraient pas en bonne condition pour le marché, et que les pêcheurs perdraient de l'argent, parce que leurs filets se souilleraient et pourriraient durant les chaleurs de l'été. Dans l'Etat en question, il n'y avait pas de fermeture protectrice en novembre, alors que l'on pouvait prendre le poisson blanc rassemblé en bancs immenses sur les frayères. L'unique objet d'une saison de fermeture pour le poisson blanc était de satisfaire le désir de la part des compagnies de pêche et des pêcheurs, de voir la prohibition mise en vigueur durant une partie de l'année où cela ne les affecterait pas. Il y a quelques années, un grand nombre de pêcheurs de homards des provinces maritimes ont insisté pour qu'une saison de fermeture fut appliquée en ce qui concerne le homard tout le long de la côte parce qu'ils voulaient aller à la pêche à la morue, à l'égrefin et au maquereau, et ne pouvaient plus alors s'occuper de la pêche au homard. Ils désiraient que nul autre pêcheur n'eut la permission de faire la pêche au homard alors qu'une autre pêcherie plus importante exigeait leur propre attention. Dans toutes les opinions de ce genre, sur la question de la période de fermeture de la pêche, la protection du poisson est entièrement laissée de côté.

Il ne peut y avoir aucun doute que le but principal des saisons de fermeture de pêche a été de préserver de la destruction les poissons adultes à l'époque la plus importante, savoir : lorsqu'ils sont sur le point de déposer et de couver leurs œufs. Si ce but peut être atteint, cette mesure est la plus efficace possible pour la perpétuation de l'approvisionnement de poisson. La destruction des poissons adultes à l'époque même où ils sont occupés à frayer, est le moyen le plus sûr de faire disparaître

l'approvisionnement de l'avenir. Cependant, dans le passé, la destruction a été presque universelle, et ceux qui font de la pêche leur gagne-pain, ceux pour lesquels la conservation de l'approvisionnement est d'importance majeure, sont parfois ceux qui s'impatientent le plus des lois restrictives, et qui se plaignent le plus fréquemment de ce que la loi les arrête juste au moment où les poissons se réunissent par bancs dans les parages les plus facilement accessibles, et lorsque les prises peuvent en conséquence être plus considérables.

Le fonctionnaire des pêcheries entend souvent faire la remarque suivante : "Si vous tuez un poisson femelle six mois avant le frai, vous détruisez tout autant d'œufs que si vous le tuez six jours ou six heures avant qu'il dépose ses œufs, où au moment même où il les dépose". Il n'est pas nécessaire d'avoir beaucoup d'intelligence pour voir que pareil raisonnement est tout à fait faux. L'artiste qui peint un tableau éprouve une perte plus considérable si sa toile peinte est détruite après qu'il y a consacré plusieurs mois de travail et lorsque le tableau est à peu près terminé qu'il n'éprouverait après y avoir travaillé une journée. Sur mille poissons qui existent en juin, il se peut que pas plus de 200 ne survivent jusqu'en novembre pour frayer; en conséquence un poisson qui fraye en novembre a la valeur de cinq poissons du mois de juin, au point de vue de la protection des pêcheries. La valeur et l'importance d'un poisson reproducteur augmente énormément avec l'approche de la saison du frai. Il est donc nécessaire de protéger le poisson adulte des variétés précieuses avec toute la rigidité possible lorsque arrive le temps du frai. Comme il y a toujours quelque légère variation dans le frai des divers individus, une saison de fermeture essaye rarement de couvrir tous les spécimens possibles de frai. Le poisson blanc des lacs, qui est l'un des poissons les plus réguliers et les plus rapides en ce qui concerne le frai, varie un peu selon les années, mais à tout prendre le mois de novembre couvre la période principale dans la plupart des provinces du Dominion. Cette année, dans la rivière Détroit, la saison a été en retard d'au moins deux mois sur l'époque ordinaire, et dans les Territoires du Nord-Ouest on a trouvé quelques poissons blancs contenant du frai mûr en octobre et d'autres en décembre. Le hareng de lac, ainsi nommé, ou petit poisson blanc, que l'on considère ordinairement comme devant frayer en novembre, a été vu portant des œufs mûrs en juin, un spécimen de ce poisson m'ayant été envoyé du lac Erié par M. Edward Harris, de Port-Dover. Il est généralement très désirable de protéger autant que possible tous les poissons reproducteurs des espèces précieuses; mais dans les autres cas, comme dans celui de la truite des grands lacs ou la truite saumonée des lacs, il y a beaucoup à dire en faveur de la saison actuelle, c'est-à-dire en novembre pour le Canada. Leur principale saison de frai est vers la fin d'octobre, et d'après la loi telle qu'elle existe, un grand nombre de poissons mûrs pour le frai sont pris chaque année, bien que cette année ils soient plus en retard que d'ordinaire. La truite des grands lacs est un poisson fort, un poisson de proie et, sous certains rapports, un poisson peu désirable, qui fait la guerre au poisson blanc et à toutes les autres espèces. Elle ne requiert pas le même degré de protection légale que les espèces faibles et sans défense, comme le poisson blanc dépourvu de dents; il suffit donc pour le "requin d'eau douce", comme on a appelé la truite des grands lacs, d'une protection partielle, afin qu'elle ne puisse exterminer des espèces également précieuses et infester les eaux. La saison actuelle de fermeture pour la truite des grands lacs est peut-être trop courte, mais elle a suffi dans le lac Huron et dans la baie Georgienne pour assurer dans tous les cas le maintien d'un assez bon approvisionnement de ce poisson. Il est évident que les poissons de proie ont besoin de moins de protection que les espèces plus inoffensives et moins capables de se défendre. Cette remarque peut s'appliquer à la truite tachetée ou truite de ruisseau. Elle fraye durant une longue période à partir du mois de novembre jusqu'au mois d'avril, mais une saison de fermeture de six mois ou plus ne saurait être justifiée que par la raison que les espèces exigent la préservation de tous les spécimens de poissons reproducteurs, une prétention en faveur de laquelle on ne saurait facilement fournir des preuves convaincantes.

La Commission du Saumon de la Tweed est arrivée à la conclusion que l'approvisionnement du saumon peut être maintenu si une proportion suffisante de chaque espèce de poisson peut atteindre les rivières et remonter jusqu'aux frayères.

C'est là le grand argument en faveur d'une clôture hebdomadaire des rivières à saumon; mais il n'y a aucun doute que dans quelques-unes des grandes rivières du Canada, comme la rivière Fraser ou la rivière Skeena, les poissons qui ont passé les pêcheries inférieures le dimanche sont rejoints le lundi matin par des pêcheurs pressés de remonter en amont aussi loin que la loi le permet et de prendre le poisson après qu'il a remonté sur un parcours de quelques milles. Il peut se faire qu'il en soit ainsi sur la rivière Ristigouche et les autres rivières de l'est, où les filets, à quelques milles en amont, prennent le poisson qui a échappé aux filets inférieurs, à l'embouchure, durant la fermeture du dimanche. Une saison de clôture annuelle est nécessaire, non seulement pour suppléer à l'inefficacité partielle de la fermeture hebdomadaire, mais aussi pour rendre illégale la prise et la manipulation du poisson reproducteur par les braconniers.

Dans tous les pays civilisés où il y a des rivières à saumon, une saison de clôture strictement définie, couvrant autant que possible la saison de frai, a été mise en vigueur, et cela avec de bons résultats.

Le poisson pris illégalement durant les 30 ou 60 heures de clôture hebdomadaire peuvent être légalement possédés et vendus les lundis ou mardis, si la capture illégale n'est pas découverte. Mais il est difficile de garder illégalement du saumon durant la longue saison de fermeture annuelle sans risquer d'être pris, et si le poisson est découvert, sa condition prouve qu'il a été pris illégalement durant la saison de fermeture. De plus, une saison de clôture annuelle peut être décrétée (comme les dix jours de clôture en septembre dans la Colombie-Anglaise) pour diverses raisons de second ordre, comme par exemple pour empêcher la prise du saumon retardataire (décoloré, mou et d'apparence dégoûtante) de la migration *Blue-Black* ou *Sock-Eye*, et pour couvrir simultanément l'une des migrations les plus hâtives du saumon de Cohoe, deux buts très désirables, l'un étant d'ordre économique et hygiénique, et l'autre ayant pour objet la protection du poisson. Ainsi l'on empêche la mise en conserves du saumon en mauvaise condition et l'on assure la perpétuation d'une migration hâtive d'espèces précieuses au moyen de ces dix jours de suspension. En eux-mêmes, les règlements des pêcheries n'ont aucun rapport avec les règlements d'hygiène et de salubrité; cependant, le but de ces derniers règlements est souvent atteint grâce à l'aide indirecte des premiers. Le poisson décharné, pris hors de saison et en état de dégénérescence, ne saurait fournir une bonne nourriture. Le saumon du Pacifique qui a remonté des centaines de milles, est en mauvaise condition, sémi-putride et tout à fait impropre à l'alimentation; cependant, il serait consommé en grande quantité, et un grand nombre de fabriques n'hésiteraient pas à la mettre en conserves si la loi (au moyen des règlements relatifs à la fermeture) n'y mettait bon ordre. Dans les districts éloignés, on dit que des sauvages, et des blancs aussi, s'en nourrissent, et qu'il faut chercher là la cause de certaines maladies qui se déclarent parmi ces populations.

Les règlements relatifs aux huîtres ont eu dans une grande mesure un but semblable en vue, et ont prohibé la prise et la vente d'huîtres malades ou éclaboussantes, tant pour des raisons hygiéniques, à tort ou à raison, que pour des fins de protection. En règle générale, les saisons de clôture couvrent des périodes dans lesquelles le poisson peut non seulement être pris en plus grand nombre (vu qu'il est alors réuni par bancs) mais plus facilement (vu que les femelles sont plus alourdies à cause des œufs); mais elles ont aussi pour but de protéger les poissons faibles, décharnés après le frai, de même que le poisson vigoureux et "plein" après le frai. C'est un fait bien connu que l'alose qui descend de ses frayères n'a guère plus que la peau et les os. Cependant, si peu appétissante et si décharnée qu'elle soit, les pêcheurs font tous leurs efforts pour la prendre. Une saison de fermeture pour l'alose devrait protéger le poisson qui descend tout comme le poisson qui remonte. La même raison peut être invoquée en faveur d'une longue saison de clôture pour le saumon. Cela empêcherait la prise de saumon noirâtre et de saumon adolescent peu agréable à voir. Nul doute que cela permet au jeune poisson à la robe argentée de descendre à la mer sans être molesté. Il y a toutes les raisons possibles pour empêcher qu'une rivière ou un lac soient troublés durant toute l'année par les pêcheurs et que le poisson soit harassé et chassé par de longues lignes de filets.

Les règlements canadiens en ce qui concerne le saumon, etc., ont produit beaucoup de bien en empêchant l'exploitation continue des pêcheries de janvier à décembre. Si cela eut été permis, il n'y a aucun doute que le poisson abandonnerait ces eaux pour n'y plus revenir. Des saisons de fermeture spéciales, couvrant plusieurs années en certains cas, ont été imaginées pour restaurer les pêcheries dépeuplées. Ainsi, en 1892, une saison de fermeture pour trois ans pour le bar d'eau salée a été mise en vigueur dans le Nouveau-Brunswick. Le résultat bienfaisant a été très marqué, et ce poisson, qui avait été presque exterminé, a augmenté plus rapidement que les autorités ou les pêcheurs n'auraient pu raisonnablement l'espérer. Toutes les pêcheries ne sont pas aussi facilement restaurées, et une longue période de prohibition dans la rivière Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, semble avoir été inefficace pour repeupler la pêcherie de saumon qui y avait été détruite. La même difficulté de restauration au moyen d'une longue période de clôture a été remarquée dans les pêcheries de homard, après que celles-ci eurent été appauvries.

Il a été possible, dans le cas de certaines pêcheries, d'arranger le temps de la fermeture annuelle de façon à ce que le poisson sur le point de frayer soit protégé contre la pêche avant le temps du frai. L'éperlan, par exemple, ne fraye en général que quelques semaines après le commencement de la période annuelle de fermeture, mais comme la saison de la pêche au filet tire à sa fin, l'on constate qu'un très grand nombre d'éperlans sont chargés d'œufs qui sont bien près d'atteindre leur maturité. Il faut sans doute attribuer à cette fermeture hâtive le fait que l'éperlan abonde encore en vastes bancs aux embouchures des rivières Miramichi, Richibouctou, Ristigouche et autres, bien qu'on en ait pris de 4,000 à 5 000 tonnes durant la courte saison de la pêche au filet, laquelle ne dure que quelques semaines. Pour atteindre pleinement son but, une saison de clôture devrait, si possible, protéger les premiers et les derniers reproducteurs. Elle devrait faire cela afin d'entretenir les migrations hâtives qui, chez les poissons les plus vendables, sont de beaucoup les plus précieuses. Elle devrait de plus empêcher la prise des derniers reproducteurs, vu que les poissons qui frayent sur le tard sont toujours dans un état de maigreur et de flaccidité qui les rend impropres à la nourriture. Les prises des migrations hâtives, dans le cas des rivières à saumon, ont eu pour effet de les dépeupler et de retarder les migrations. Les rivières où les migrations se font tard offrent une proportion considérable de poissons dégénérés, d'apparence désagréable, et peu appétissants. On a aussi décrété des prohibitions pour empêcher que certains poissons ne fussent troublés par l'exploitation des pêcheries d'autres poissons. Ainsi, les filets pour le poisson blanc, le brocheton ou le doré, et pour les autres poissons communs telle que la barbue, le brochet ou le mulet, ont été prohibés dans la baie de Quinté durant un grand nombre d'années, non pour protéger les poissons ci-dessus mentionnés, mais pour d'autres raisons. Ainsi, en été, ces filets prenaient des achigans reproducteurs, ou, dans tous les cas, les dérangeaient à l'époque du frai, et plus tard nuisaient à ceux qui pêchaient l'achigan à la ligne, lesquels désiraient voir les belles pêcheries d'achigan libres de filets à cette époque. Les pêcheurs eux-mêmes ne s'opposaient pas très fortement à la prohibition des rets durant l'été pour trois raisons, savoir: (*a*) ils étaient employés comme canotiers, etc., par les pêcheurs à la ligne; (*b*) leurs filets pourrissaient rapidement et devenaient inutiles lorsqu'ils s'en servaient durant les jours de chaleur; (*c*) la barbue et autres poissons communs sont maigres durant l'été et l'automne, tandis que durant les mois d'hiver ils sont dans la meilleure condition pour le marché. Les raisons invoquées pour décréter et mettre en vigueur ces saisons de clôture sont très variées, mais leur but principal est de favoriser et d'améliorer l'approvisionnement de poisson, et procurer par là aux pêcheurs et au public en général un avantage considérable.

Les autorités devraient donc attendre de la part des pêcheurs et du public toute l'aide possible dans la tâche louable qui consiste à protéger le poisson. Or, tout le monde sait que l'on ne saurait toujours compter sur cette aide. De fait, il arrive trop souvent que ceux qui sont à portée de retirer le plus d'avantages permanents d'une courte prohibition protectrice ne comprennent pas que celle-ci doit inévitablement tourner à leur avantage.

Les opinions publiées par un pêcheur bien connu de l'Ohio peuvent être données comme exemple. Il dit : " En ce qui concerne cette question d'une saison de fermeture, j'ai certainement quelques convictions. La difficulté que nous avons à rencontrer le long de notre partie de la ligne du lac Erié, est que le temps où nous pouvons le mieux prendre ces poissons pour le marché se trouve au mois de novembre, et durant aucun autre mois, pour ainsi dire, on ne peut prendre du poisson blanc à la tête du lac Erié. Il est vrai que la tête du lac Erié est probablement la frayère naturelle du poisson blanc, mais si vous ne les prenez pas en automne au moyen de rets à enclos ou autres engins à la tête du lac Erié, il faut qu'ils soient pris avec des rets à mailler. Or, il est inutile de créer une saison de fermeture pour prohiber la pêche de ce poisson comestible. Prenez les pêcheries de l'Ohio et enlevez le mois de novembre des mois où la pêche est permise, et autant vaudrait laisser chômer vos filets toute l'année, du côté américain, en ce qui concerne les eaux-mères. Le mois de novembre est le seul temps où il soit possible de prendre du poisson qui soit propre au commerce."

Un membre éminent d'une compagnie de pêche dans le Michigan dit : " Je crois qu'une saison de fermeture devant commencer le 1er septembre et se terminer le er janvier serait ce qu'il nous faudrait. Je crois que l'Etat devrait employer l'argent affecté à la piscifacture à payer les pêcheurs pour qu'ils cessent de pêcher durant la saison de fermeture ; c'est-à-dire payer aux pêcheurs le temps qu'ils passent à ne rien faire en automne durant la saison de pêche de l'automne."

Semblable expression d'opinion est une preuve du fait que les pêcheurs ne veulent pas comprendre le but et la signification des saisons de fermeture de la pêche. L'opinion publique ne semble pas être encore suffisamment éclairée. Les Commissaires des Pêcheries de la Californie, lorsqu'ils ont fait rapport sur la protection du saumon dans la rivière dépeuplée de Sacramento, en 1882, ont dit :—

La Commission est très heureuse de pouvoir faire rapport qu'il semble maintenant exister un sentiment très harmonieux sur la nécessité de préserver le poisson dans nos rivières. Durant l'année dernière, d'après tous les renseignements que nous avons, les gérants des fabriques de conserves ont fait preuve d'un désir sincère et loyal de mettre en vigueur la saison de fermeture, et semblent avoir compris l'importance de préserver le poisson contre la destruction inconsidérée, afin de lui permettre d'atteindre ses frayères en nombre suffisant. Cependant, il y a eu un grand nombre de violations subreptices de la loi par des pêcheurs ambulants, dont les déprédations ne peuvent être empêchées que par les gens du voisinage immédiat, en aidant à mettre la loi en vigueur ; car il est à propos de dire ici que le " citoyen américain", tout en faisant preuve d'un talent hors ligne dans la confection des lois, semble oublier complètement le fait qu'il a le privilège et le devoir d'aider, individuellement, à leur application."

Ce manque d'appui de la part du public dans la mise en vigueur de lois de pêcheries justes et nécessaires, n'est pas limité aux Etats-Unis ; mais l'opinion qui prévalait naguère à l'effet que les eaux sont une propriété commune que chacun peut exploiter où, quand et comme bon lui semble, disparaît graduellement pour faire place à une opinion plus éclairée et ayant plus de respect pour l'intérêt public.

E. E. PRINCE,
Commissaire des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No I.

DÉPENSES ET RECETTES

Pour l'exercice terminé le 30 juin 1899, le total des dépenses pour le service des pêcheries, y compris le paiement des primes aux pêcheurs, s'est élevé à $417,601.16, soit $1,099.26 de moins que le crédit voté.

Durant cette même période, le total des recettes provenant des loyers, des permis, des amendes et des ventes, y compris les patentes de *modus vivendi* accordées aux navires des Etats-Unis, s'est élevé à $84,502,85.

Service.	Dépenses.	Crédit.
	$ c.	$ c.
Pêcheries	95,278 59	95,000 00
Pisciculture	34,522 57	34,500 00
Service de protection des pêcheries	105,133 27	104,890 00
Primes de pêche	159,459 00	160,000 00
Divers	23,207 73	24,310 43
Total	$417,601 16	$418,700 43

On en trouvera les détails, sous les titres respectifs, dans le rapport de l'auditeur général.

A part cela, le sommaire suivant indique les salaires et les déboursés des officiers des pêcheries dans les différentes provinces, ainsi que les dépenses occasionnées par l'entretien des établissements de pisciculture dans tout le pays.

Service.	Dépenses.	Crédit.
	$ c.	$ c.
Pêcheries, Ontario	11,784 22	
" Québec	11,350 27	
" Nouveau-Brunswick	22,922 50	
" Nouvelle-Ecosse	25,348 11	
" Ile du Prince-Edouard	5,832 35	
" Manitoba	1,883 37	
" Territoires du Nord-Ouest	4,065 68	
" Colombie-Britannique	8,459 47	
Compte général	2,632 12	
Total	$ 95,278 59	95,000 00

SALAIRES et déboursés des officiers des pêcheries.

Service.	Dépenses.	Crédit.
	$ c.	$ c.
Pisciculture—Etablissement piscicole d'Ottawa	1,278 40	
" " de Newcastle	3,762 01	
" " de Sandwich	4,941 89	
" " de Tadousac	2,190 86	
" " de Gaspé	366 63	
" " de Magog	340 45	
" " de Ristigouche	2,802 64	
" " de Bedford	1,401 25	
" " de Bay-View	950 47	
" " de Sydney	73 94	
" " de Miramichi	2,186 58	
" " de la rivière Saint-Jean	5,328 28	
" " de la rivière Fraser	3,736 14	
" " de Selkirk	3,967 36	
Compte général	1,155 67	
Total	34,522 57	34,500 00

Les dépenses, par provinces, se subdivisent comme suit :—

DÉPENSES.

	$ c.	$ c
Ontario.		
Salaires des officiers	7,252 42	
Déboursés "	4,525 80	
Divers	6 00	
Total		11,784 22
Québec.		
Salaires des officiers	6,779 79	
Déboursés "	4,536 95	
Divers	33 53	
Total		11,350 27
Nouveau-Brunswick.		
Salaires des officiers	14,674 63	
Déboursés "	7,443 19	
Divers	804 68	
Total		22,922 50
Nouvelle-Ecosse.		
Salaires des officiers	14,299 79	
Déboursés "	11,010 66	
Divers	37 66	
Total		25,348 11
Ile du Prince-Edouard.		
Salaires des officiers	4,219 84	
Déboursés "	2,476 29	
Divers	136 72	
Total		6,832 85

DÉPENSES—*Suite.*

Manitoba.	$ c.	$ c.
Salaires des officiers	1,205 00	
Déboursés "	678 37	
Total		1,883 37
Territoires du Nord-Ouest.		
Salaires des officiers	1,984 56	
Déboursés "	1,957 69	
Divers	123 43	
Total		4,065 68
Colombie-Britannique.		
Salaires des officiers	5,589 07	
Déboursés "	1,048 40	
Divers	1,822 00	
Total		8,459 47
Compte général		2,632 12
Grand total		95,278 59

PISCICULTURE.

Etablissement piscicole de Newcastle.	$ c.	$ c.
Salaires	594 00	
Dépenses diverses	3,168 01	
Total		3,762 01
Etablissement piscicole de Sandwich.		
Salaires	900 00	
Dépenses diverses	4,041 89	
Total		4,941 89
Etablissement piscicole d'Ottawa.		
Salaires	700 00	
Dépenses diverses	578 40	
Total		1,278 40
Etablissement piscicole de Tadoussac.		
Salaires	650 00	
Dépenses diverses	1,540 86	
Total		2,190 86
Etablissement piscicole de Gaspé.		
Salaires	366 63	
Dépenses diverses		
Total		366 63

PISCICULTURE—*Suite.*

	$ c.	$ c.
Etablissement piscicole de Magog.		
Salaires	180 00	
Dépenses diverses	160 45	
Total		340 45
Etablissement piscicole de Ristigouche.		
Salaires	700 00	
Dépenses diverses	2,102 64	
Total		2,802 64
Etablissement piscicole de Bedford.		
Salaires	450 00	
Dépenses diverses	991 25	
Total		1,441 25
Etablissement piscicole de Bay-View.		
Salaires	450 00	
Dépenses diverses	500 00	
Total		950 00
Etablissement piscicole de Sydney.		
Dépenses diverses	73 94	
Total		73 94
Etablissement piscicole de Miramichi.		
Salaires	1,000 00	
Dépenses diverses	1,186 58	
Total		2,186 58
Etablissement piscicole de la rivière Saint-Jean.		
Salaires	600 00	
Dépenses diverses	4,728 28	
Total		5,328 28
Etablissement piscicole de Selkirk.		
Salaires	525 00	
Dépenses diverses	1,442 36	
Total		3,967 36
Etablissement piscicole de la rivière Fraser.		
Salaires	500 00	
Dépenses diverses	3,236 14	
Total		3,736 14
Compte général.		
Dépenses diverses	1,155 67	
Total, pisciculture		34,522 57
Total, salaires et déboursés des officiers des pêcheries		95,278 59

DIVERS.

Divers.	$ c.
Construction de passes migratoires	876 28
Dépenses judiciaires et incidentes	861 05
Musée piscicole et piscifacture d'Ottawa	904 81
Dépenses se rattachant à la distribution des primes de pêche	5,034 73
Examen d'huîtrières	4,261 33
Permis accordés à des navires de pêche des Etats-Unis	398 71
Revenu des pêcheries	509 10
Arbitrage, mer de Behring	4,552 62
Station biologique	4,709 10
J. S. Hall, C.R.—*re* nasses à anguille sur la rivière Richelieu	1,100 00
Total	23,207 73

SERVICE DE PROTECTION DES PÊCHERIES—1898-9.

Steamer 'Acadia.'	$ c.	$ c.
Gages des officiers et de l'équipage	9,673 39	
Provisions	3,243 73	
Combustible	2,156 69	
Réparations	3,582 35	
Dépenses diverses	4,412 22	
Total		23,068 38
Steamer 'La Canadienne.'		
Gages des officiers et de l'équipage	7,883 02	
Provisions	3.303 52	
Combustible	1,888 25	
Réparations	316 28	
Dépenses diverses	7,289 48	
Total		21,680 55
Steamer 'Stanley.'		
Gages des officiers et de l'équipage	3,584 06	
Provisions	1,811 65	
Combustible	1,816 55	
Dépenses diverses	723 76	
Total		7,836 02
Steamer 'Curlew.'		
Gages des officiers et de l'équipage	6,150 80	
Provisions	2,102 66	
Combustible	1,811 93	
Réparations	469 98	
Dépenses diverses	2,807 25	
Total		13,342 62
Steamer 'Petrel'		
Gages des officiers et de l'équipage	6,400 15	
Provisions	2,173 13	
Combustible	1,477 71	
Réparations	2,089 20	
Dépenses diverses	95 39	
Total		12,155 58

SERVICE DE LA PROTECTION DES PÊCHERIES, Etc.—*Fin.*

	$ c.	$ c.
Steamer 'Constance.'		
Gages des officiers et de l'équipage	6,768 13	
Provisions	1,942 46	
Combustible	5,748 04	
Réparations	2,753 90	
Dépenses diverses	3,816 31	
Total		21,028 84
Goélette 'Osprey.'		
Gages des officiers et de l'équipage	4,339 95	
Provisions	1,446 59	
Combustible	38 15	
Réparations	488 94	
Dépenses diverses	1,625 76	
Total		7,939 75
Goélette 'Kingfisher.'		
Gages des officiers et de l'équipage	4,655 00	
Provisions	2,442 47	
Combustible	59 63	
Réparations	530 83	
Dépenses diverses	1,513 47	
Total		9,201 40
Steamer 'Dolphin.'		
Gages des officiers et de l'équipage	1,478 63	
Provisions	782 84	
Combustible	500 84	
Réparations	32 16	
Dépenses diverses	172 40	
Total		2,966 87
Bureau de renseignements concernant les pêcheries		2,936 20
Compte général		11,841 92
Total		133,998 13
A déduire—Montant payé par le min. des Douanes pour le steamer *Constance*	21,028 84	
" " " " *Stanley*	7,836 02	
		28,864 86
Total net		105,133 27

ÉTAT des recettes provenant des pêcheries portés au crédit du receveur général du Canada, durant l'exercice clos le 30 juin 1899.

			$ cts.
Ontario, loyers, permis, amendes, etc.			5,830 85
Québec	do	do	6,287 71
Nouvelle-Ecosse	do	do	4,668 22
Nouv.-Brunswick	do	do	10,430 08
Ile du Pr.-Edouard	do	do	2,242 24
Manitoba	do	do	1,537 85
Territ. du N.-O.	do	do	150 50
Colombie-Britan.	do	do	45,801 75
			76,949 20
A déduire—Remboursements			509 10
			76,440 10
Permis accordés à des navires de pêche des Etats-Unis			9,062 75
Total			85,502 85

ÉTAT comparatif des dépenses et des recettes du ministère des

—	1885-86.		1886-87.		1887-88.	
	Dépenses.	Recettes.	Dépenses	Recettes.	Dépenses.	Recettes.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ sts.	$ cts.
Ontario	17,900 74	15,917 62	19,534 01	15,063 57	19,860 52	18,251 25
Québec	13,938 21	2,963 75	14,966 55	3,804 66	13,463 37	5,394 99
Nouveau-Brunswick	15,719 36	4,078 10	16,944 87	4,417 52	20,533 20	7,625 64
Nouvelle-Ecosse	17,852 33	2,166 53	18,092 21	1,585 28	18,308 02	3,905 44
Ile du Prince-Edouard	3,187 73	40 00	4,044 49	128 00	3,402 51	....
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1.920 73	....	2,468 25	5 00	2,816 64	819 25
Colombie-Britannique	1,878 53	922 50	5,860 72	943 50	3,661 83	6,934 55
Pisciculture et passes migratoires	44,038 80	....	37,864 22	....	41,082 04	....
Service de protection des pêcheries	37,613 30	....	134,340 12	....	77,102 98	....
Divers	10,350 43	....	11,327 77	....	13,498 56	....
Totaux	164,400 16	26,088 50	265,443 21	25,947 53	213,729 67	42,931 12
Primes de pêche	161,597 39	....	160,903 59	....	163,757 92	....

	1892-93.		1893-94.		1894-95.	
Compte général	....	....	....	....	....	....
Ontario	20,116 91	30,623 09	22,634 37	28,632 82	21,938 56	33,211 60
Québec	11,761 34	7,471 70	11,692 82	7,211 82	12,459 34	8,836 18
Nouveau-Brunswick	15,721 05	7,831 53	18,522 94	8,333 24	21,370 94	11,170 36
Nouvelle-Ecosse	19,444 22	6,782 02	20,420 81	5,296 27	23,555 38	7,075 07
Ile du Prince Edouard	2,847 60	304 10	3,078 55	980 15	3,796 58	3,312 30
Manitoba } Territ. du Nord-Ouest }	3,932 96	1,661 68	5,331 29	926 99	6,178 71	2,458 80
Colombie-Britannique	5,490 60	40,264 00	5,283 21	25,337 90	6,218 74	23,517 25
Pisciculture	47,322 49	....	45,024 67	....	39,730 93	....
Service de protection des pêcheries	106,805 39	....	115,147 59	....	100,207 29	....
Divers	100,602 14	....	34,892 19	....	24,619 86	....
Totaux	334,044 70	94,938 12	282,028 44	76,719 19	260,076 33	89,581 56
Primes de pêche	159,752 15	....	158,794 54	....	160,089 42	....

Pêcheries depuis le 1er juillet 1885 jusqu'au 30 juin 1899.

1888-89.		1889-90.		1890-91.		1891-92.	
Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses	Recettes.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
19,264 98	24,266 06	14.539 87	23.666 96	15,540 30	26,517 70	15,155 83	25,368 90
12,991 63	3,380 79	9,670 94	5,409 81	10,666 98	3,642 14	10,917 36	4,742 76
20,298 00	8,282 88	14,914 95	8,834 35	16,082 77	7,193 69	15,707 98	6,334 83
20,201 09	2,744 23	17,395 24	5,424 95	17,844 19	5,582 65	18,755 86	3,357 42
3,746 69	140 00	3,113 21	302 88	3,242 25	667 00	1,835 65	166 00
2,848 16	848 00	3,604 70	794 00	3,609 03	1,234 00	3,593 43	1,079 00
4,333 63	6,416 00	3,634 41	11,367 50	4,320 53	12,859 02	6,158 17	8,192 48
41,315 12	352 50	39,126 91	....	39,496 45	1,286 50	43,957 74	178 00
69,693 82	....	64,434 66	1,176 38	83,050 16	1,934 49	93,397 40	....
10,912 18	....	9,313 92	....	13.382 28	....	17,449 06	....
205,605 30	46,410 46	178,748 81	56,976 83	207.234 94	60,917 19	226.928 48	49,719 39
149,990 63	....	149,999 85	....	165,967 22	....	156,892 25	....

1895-96.		1896-97.		1897-98.		1898-99.	
....	....	2,198 47	....	2,389 66	....	2,632 12	....
24,917 48	35,681 68	21,592 40	32,814 66	19,239 34	30,574 57	11,784 22	5,830 85
11,870 43	8,160 98	12,910 80	7,876 12	11,140 16	7,571 15	11,350 27	6,287 71
20.526 56	10,696 88	21,671 92	10,110 77	17,063 58	5,317 08	22,922 50	10,430 08
23,049 41	6,180 93	23,682 33	5,239 55	21,683 91	11,511 85	25,348 11	6,668 22
3,555 87	2,161 85	3,744 36	2,032 25	6,775 78	2,707 57	6,832 85	2,242 24
6,915 20	2,256 69	{ 1.908 14	1,719 00	1,206 26	1,515 00	1,883 37	1,537 85
		{ 2,181 58	344 13	2,324 66	393 87	4,065 68	150 50
6,226 77	26,410 75	8.841 64	39,888 82	8,508 79	47,864 75	8,459 47	45,801 75
38,050 41	....	27,330 73	....	28,002 32	....	34,522 57	....
102,021 72	....	99,357 41	....	101,807 96	....	105,133 27	....
20,203 25	....	62,777 30	....	59,919 56	....	23,207 73	....
257,237 10	91,549 76	289,197 01	100,025 30	280.061 98	107,455 84	427,599 16	76,949 20
163,567 99	....	154,389 77		157 504 00		159,459 00	

ANNEXE N° 2.

PRIMES DE PÊCHE

Les déboursés faits pour ce service sont autorisés par la loi 54-55 Vic., chap. 42, intitulée "Acte à l'effet d'encourager le développement des pêches maritimes et la construction des navires de pêche", et qui pourvoit à la distribution d'une somme annuelle de $160,000, suivant les règlements à être faits de temps en temps par le Gouverneur général en conseil.

RÈGLEMENTS.

Les règlements suivants, établis par arrêté du Conseil, en date du 10 décembre 1897, régissent le paiement des primes de pêche :—

Arrêté du Conseil.

A L'HÔTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA,
VENDREDI, le 10 décembre 1897.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Son Excellence, en vertu des dispositions de "l'Acte des primes de pêche, 1891", 54-55 Victoria, chapitre 42, et par et de l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada, juge à propos d'ordonner que les règlements établis par l'arrêté du Conseil du 24 août, relativement au paiement des primes de pêche, soient abrogés, et ils sont par les présentes abrogés et remplacés par les suivants :—

1. Les pêcheurs canadiens résidant en Canada qui ont été employés à faire la pêche en eau profonde pour d'autres poissons que les crustacés, le saumon et l'alose, ou le poisson qui se prend dans ou à l'embouchure des rivières, pendant au moins trois mois, et qui n'ont pas pris moins de 2,500 livres de poisson de mer, auront droit à une prime ; pourvu toujours que nulle prime ne sera payée à ceux qui feront la pêche dans des bateaux mesurant moins de 13 pieds de quille, et le nombre des réclamants est limité à trois hommes (y inclus le propriétaire) pour les bateaux au-dessous de 20 pieds.

2. Il ne sera payé aucune prime sur le poisson pris avec des rets à piège, rets à enclos et nasses, ni sur le poisson pris avec des rets à mailler employés par des personnes qui suivent d'autres occupations que celles de la pêche, et qui ne consacrent qu'une heure ou deux par jour à pêcher avec ces rets et ne sont pas des pêcheurs constamment engagés à pêcher.

3. Aucun pêcheur ne pourra réclamer plus d'une fois par saison, soit qu'il ait pêché dans deux vaisseaux, ou dans un vaisseau et un bateau de pêche, ou dans deux bateaux.

4. Les propriétaires de vaisseaux de pas moins de 13 pieds de quille, qui ont été employés pendant au moins trois mois à la pêche en eau profonde pour d'autres poissons que les crustacés, le saumon ou l'alose, ou le poisson qui se prend dans ou à l'embouchure des rivières, auront droit à une prime sur chacun des dits bateaux.

5. Les vaisseaux canadiens enregistrés de dix tonneaux et au-dessus (jusqu'à 80 tonneaux), employés exclusivement au moins trois mois à la pêche en eau profonde

pour d'autres poissons que les crustacés, le saumon ou l'alose, ou le poisson qui se prend dans ou à l'embouchure des rivières, auront droit à une prime qui devra être calculée sur le tonnage enregistré, et qui sera payable au propriétaire ou aux propriétaires.

6. Les trois mois pendant lesquels un navire devra avoir été employé à faire la pêche, pour avoir droit à la prime, devront commencer le jour où le navire fait voile d'un port pour son voyage de pêche, et finir le jour où il rentre au port après le dit voyage.

7. Les propriétaires ou capitaines de vaisseaux qui ont l'intention de faire la pêche et de réclamer la prime devront, avant de partir pour un voyage de pêche, se procurer une licence du percepteur des douanes ou du garde-pêche le plus voisin, la dite licence devant être attachée à la réclamation lorsque cette dernière sera envoyée pour être payée.

8. Les dates et les endroits de pêche devront être précisés dans la réclamation, ainsi que la quantité et les espèces de poisson pris.

9. Les âges des hommes devront être donnés. Les garçons au-dessous de 14 ans ne sont pas acceptés comme réclamants.

10. Les réclamations devront être assermentées comme étant vraies et correctes dans tous leurs détails.

11. Les réclamations doivent être produites le ou avant le 30 novembre de chaque année.

12. Les officiers autorisés à recevoir les réclamations devront fournir les formules nécessaires, gratis, et après les avoir certifiées devront les transmettre au département de la Marine et des Pêcheries.

12. Une réclamation dans laquelle le réclamant ou les réclamants auront fait une erreur ne pourra être amendée après avoir été signée et assermentée comme étant correcte.

14. Quiconque sera reconnu avoir fait des rapports faux ou frauduleux dans aucun détail, sera exclu de participation dans la prime et poursuivi avec toute la sévérité de la loi.

15. Le montant de la prime à être payée aux pêcheurs et aux propriétaires de bateaux et vaisseaux sera fixé de temps à autre par le Gouverneur en conseil.

16. Tous les navires de pêche munis d'un permis devront porter un pavillon distinct qui sera arboré au grand mât de hune durant tout le voyage de pêche. Le pavillon aura quatre pieds carrés, en parties égales de rouge et blanc, mises diognalement d'angle à angle. Toute négligence de se conformer au présent règlement, portée à la connaissance du ministère de la Marine et des Pêcheries, entraînera la perte de la prime, à moins que justification satisfaisante ne soit produite.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Le nombre de demandes reçues en 1898 a été de 14,679,—soit 168 de moins qu'en 1897.

Le nombre des réclamations payées dans le cours de l'année a été de 14,531,—soit 189 de moins que durant l'année précédente.

Le montant total des primes payées en 1898-99 s'est élevé à $159,459, dont $63,461 à des navires et à leurs équipages, et $95,998 à des bateaux et à des pêcheurs en bateaux.

Le nombre des navires qui ont reçu la prime, durant l'année, a été de 784, ayant un port total de 25,108 tonneaux, soit une diminution de 6 navires et 1,617 tonneaux sur les chiffres de l'année précédente.

Le nombre des bateaux qui ont reçu la prime durant l'année a été de 13,747, et celui des pêcheurs en bateaux de 23,501, soit une diminution de 192 bateaux et une diminutiou de 111 pêcheurs comparativement à l'année 1897-8.

État général des réclamations pour primes de pêche reçues et payées en 1898.

Province.	Comté.	Nombre de réclamations reçues.	Nombre de réclamations rejetées.	Nombre de réclamations payées.
Nouvelle-Ecosse	Annapolis	181	1	180
	Antigonish	157	....	157
	Cap-Breton	537	....	537
	Colchester	....	....	....
	Cumberland	10	2	8
	Digby	499	2	497
	Guysborough	1,348	16	1,332
	Halifax	1,359	6	1,353
	Hants	1	....	1
	Inverness	625	....	625
	King	66	....	66
	Lunenburg	937	2	935
	Pictou	36	3	33
	Queen	192	1	191
	Richmond	1,089	12	*1,079
	Shelburne	651	2	649
	Victoria	500	24	476
	Yarmouth	258	....	258
	Totaux	8,446	71	8,347
Nouveau-Brunswick	Charlotte	466	1	465
	Gloucester	346	15	331
	Kent	62	....	62
	Northumberland	8	....	8
	Ristigouche	1	....	1
	Saint-Jean	51	1	50
	Westmoreland	....	....	....
	Totaux	934	17	917
Ile du Prince-Edouard	King	598	6	592
	Prince	439	....	*446
	Queen	106	1	*107
	Totaux	1,143	7	1,145
Québec	Bonaventure	776	11	765
	Gaspé	2,507	22	*2,486
	Rimouski	76	16	60
	Saguenay	797	13	781
	Totaux	4,171	65	4,092
	Grands totaux	14,679	160	14,531

* Note.—Le nombre de réclamations de primes payées comprend plusieurs réclamations pour les années antérieures. C'est ce qui explique la différence entre les réclamations payées et celles reçues, déduction faite de celles rejetées.

ÉTAT DÉTAILLÉ des primes de pêche payées aux **bateaux** dans chaque comte pour l'année 1898.

Province.	Comté.	Nombre de bateaux.	Tonnage.	Tonnage moyen.	Nombre d'hommes.	Montant payé.
						$ c.
Nouvelle-Ecosse..........	Annapolis.......	11	260	23·7	62	663 00
	Antigonish............	1	10	10	3	29 50
	Cap-Breton..............	11	178	16·2	57	548 50
	Cumberland......	4	87	21·3	16	191 00
	Digby..........	50	1,493	29·43	429	4,223 00
	Guysborough.	20	506	25·6	103	1,175 50
	Halifax............	53	1,308	24 36	305	3,290 50
	Hants.........	1	17	17	3	36 50
	Inverness................	24	407	16 23	122	1,200 00
	King	4	69	17·1	16	173 00
	Lunenburg......	157	11,171	71·24	2386	26,680 00
	Pictou	1	23	23	....	23 00
	Queen	9	244	27·1	63	653 50
	Richmond.........	46	1,358	29·24	297	3,288 50
	Shelburne	60	1,774	29·34	495	4,991 50
	Victoria	5	114	22·4	22	257 00
	Yarmouth......	48	1,849	38·25	470	4,904 00
	Totaux..............	505	20,868	41·163	4840	52,328 00
Nouveau-Brunswick. ...	Charlot e..	49	874	17·41	193	2,128 50
	Gloucester................	178	2,100	11·142	627	6,175 50
	Kent.........	....	....	....	....	....
	Northumberland... ...	3	39	13	11	110 50
	Ristigouche	1	26	26	4	52 00
	Saint-Jean...	8	116	14·4	24	272 00
	Totaux.......	239	3,155	13·48	859	8,738 50
Ile du Prince-Edouard..	King	13	330	25·5	71	791 50
	Prince.........	6	143	23·5	32	351 00
	Queen	5	88	17·3	22	228 00
	Totaux..............	24	561	23·9	125	1,370 50
Québec.......................	Bonaventure.............	....	....	....	....	....
	Gaspé.........	1	15	15	4	41 00
	Rimouski........., ...	....	....	....	....	....
	Saguenay.................	15	509	33·14	73	983 50
	Totaux..............	16	524	32·12	77	1,024 50
	Grands totaux...	784	25,108	32·20	5901	63,461 50

ETAT DÉTAILLÉ des primes de pêche payées aux **bateaux** dans chaque comté pour l'année 1898.

Province.	Comté.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Montant payé.	Total des primes payées aux bateaux et navires en 1898.
				$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	Annapolis	169	265	1,096 50	1,759 50
	Antigonish	156	232	968 00	997 50
	Cap-Breton	526	996	4,012 00	4,560 50
	Cumberland	4	9	35 50	226 50
	Digby	447	827	3,341 50	7,564 50
	Guysborough	1,312	2,053	8,497 50	9,673 00
	Halifax	1,300	1,836	7,723 00	11,013 50
	Hants	....	....	....	36 50
	Inverness	601	1,321	5,224 50	6,424 50
	King	62	89	373 50	546 50
	Lunenburg	778	876	3,844 00	30,524 00
	Pictou	32	47	196 50	219 50
	Queen	182	289	1,193 50	1,847 00
	Richmond	1,033	1,608	6,662 00	9,949 50
	Shelburne	589	941	3,882 50	8,874 00
	Victoria	471	746	3,082 00	3,339 00
	Yarmouth	210	303	1,270 50	6,174 50
	Totaux	7,872	12,438	51,403 00	103,730 00
Nouveau-Brunswick	Charlotte	416	681	2,799 50	4,928 00
	Gloucester	153	381	1,486 50	7,662 00
	Kent	62	98	405 00	405 00
	Northumberland	5	18	68 00	178 50
	Ristigouche	....	....	....	52 00
	Saint-Jean	42	59	248 50	520 50
	Westmoreland	....	....	....	....
	Totaux	678	1,237	5,007 50	13,746 00
Ile du Prince-Edouard	King	579	974	3,988 00	4,779 50
	Prince	440	970	3,835 00	4,186 00
	Queen	102	255	994 50	1,222 50
	Totaux	1,121	2,199	8,817 50	10,188 00
Québec	Bonaventure	765	1,291	5,283 50	5,283 50
	Gaspé	2,485	4,927	19,729 50	19,770 50
	Rimouski	60	92	382 00	382 00
	Saguenay	766	1,317	5,375 50	6,359 00
	Tota x	4,076	7,627	30,770 50	31,795 00
	Grands totaux	13,747	23,501	95,998 50	159,459 00

STATISTIQUE GÉNÉRALE.

La prime aux pêcheurs a été payée pour la première fois en 1882.

La prime a été payée tous les ans sur la base suivante:—

1882—Navires, $2 par tonneau, la moitié à l'armateur et l'autre moitié à l'équipage. Bateaux à raison de $5 par année, $\frac{1}{5}$ à l'armateur et $\frac{4}{5}$ à l'équipage.

1883—Navires, $2 par tonneau, et bateaux, $2.50 par tonneau; même distribution qu'en 1882.

1884—Navires, $2 par tonneau, comme en 1882 et 1883.

Bateaux de 14 à 18 pieds de quille		$1 00
do 18 à 35	do	1 50
do 25 pieds de quille et plus		2 00

Pêcheurs en bateaux, $3 chacun.

1885, 1886 et 1887—Navires, $2 par tonneau, comme les années précédentes. Les bateaux mesurant 13 pieds de quille ayant été admis en 1885 à toucher une prime, les taux étaient:—Bateaux de 13 à 18 pieds de quille, $1,00; de 18 à 25 pieds de quille, $1.50; de 25 pieds de quille et plus, $2.00, pêcheurs, $3 chacun.

1888—Navires, $1.50 par tonneau, la moitié à l'armateur et l'autre moitié à l'équipage. Bateaux, la même chose qu'en 1885, 1886 et 1887.

1889, 1890 et 1891—Navires, $1.50 par tonneau, comme en 1888. Pêcheurs en bateaux, $3.

1892—Navires, $3 par tonneau, la moitié à l'armateur et l'autre moitié à l'équipage. Bateaux, $1 chacun. Pêcheurs en bateaux, $3.

1893—Navires, $2.90 par tonneau, même distribution qu'auparavant. Bateaux, $1 chacun. Pêcheurs en bateaux, $3.

1894—Navires, $2.70 par tonneau, même distribution que les années précédentes, Bateaux, $1 chacun. Pêchours en bateaux, $3.

1895—Navires, $2.60 par tonneau, la moitié à l'armateur et l'autre moitié à l'équipage. Bateaux, $1 chacun. Pêcheurs en bateaux, $3.

1896—Navires, $1 par tonneau, payée à l'armateur, et pêcheurs sur navires, $5 chacun, la clause 5 des règlements ayant été modifiée en conséquence. Bateaux, $1 chacun, et pêcheurs en bateaux, $3.50 par homme.

1897—Navires, $1 par tonneau, et pêcheurs sur navires, $6 chacun. Bateaux, $1 chaque, et pêcheurs sur bateaux, $3.50 chacun.

1898—Navires, $1 par tonneau, et pêcheurs sur navires, $6.50 chacun. Bateaux, $1 chaque, et pêcheurs sur bateaux $3.50 chacun.

Le nombre des navires qui ont reçu des primes de pêche depuis 1882 est de 13,854, et ils représentent un port de 502,849 tonneaux. Le nombre total des pêcheurs sur navires qui ont touché des primes s'élève à 105,503, soit une moyenne de 8 hommes par navire.

Nombre total des bateaux qui ont reçu des primes depuis 1883, 238,546; nombre des pêcheurs, 447,215. Moyenne du nombre d'hommes par bateau, 2.

La plus forte prime payée par tête à des pêcheurs sur navires a été de $21.75 en 1893, et la plus faible 83 cts; tandis que la plus forte à des pêcheurs en bateaux a été de $4 et la plus faible $2.

La moyenne générale payée par tête est de $4.85.

ÉTAT COMPARATIF, par provinces, pour les années 1882 à 1898, inclusivement, indiquant :—

(1) Nombre total des réclamations de pêche reçues et payées par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Année.	Nouvelle-Ecosse.		Nouveau-Brunswick.		Ile du Prince-Edouard.		Québec.		Total.	
	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.
1882	6,730	6,613	1,257	1,142	1,169	1,100	3,162	3,117	12,318	11,972
1883	7,171	7,076	1,693	1,579	1,138	1,106	3,602	3,325	13,604	13,086
1884	7,007	6,930	1,252	1,224	923	885	3,470	3,429	12,652	12,468
1885	7,646	7,599	1,609	1,588	1,117	1,025	3,943	3,912	14,315	14,124
1886	7,639	7,702	1,767	1,763	1,131	1,080	4,275	4,355	14,812	14,900
1887	8,262	8,227	1,975	1,958	1,201	1,126	4,138	4,105	15.576	15,416
1888	8,481	8,429	2,065	2,026	1,153	834	4,328	4,310	16,027	15,599
1889	8,816	8,523	2,428	2,392	1,211	1,511	4,664	4,652	17,119	17,078
1890	9,337	9,429	2,522	2,469	1,352	1,257	4,860	4,804	18,071	17,959
1891	10,242	10,063	2,831	2,084	1,482	1,446	5,108	4,913	19,663	18,506
1892	8,272	8,186	1,067	1,001	1,065	1,051	4,425	4,204	14,829	14,442
1893	7,926	7,844	967	881	1,027	1,012	4,059	3,898	13,979	13,635
1894	8,640	8,600	925	911	983	963	3,948	3,876	14,496	14,350
1895	8,835	8,825	979	975	1,009	1,025	3,904	3,955	14,727	14,780
1896	8,597	8,562	1,137	1,064	1,111	1,120	4,366	4,229	15,211	14,975
1897	8,450	8,418	1,042	991	1,175	1,171	4,180	4,149	14,847	14,729
1898	8,446	8,347	934	917	1,143	1,145	4,171	4,092	14,679	14,531
Totaux	140,497	139.373	26,450	24.965	19,390	18,857	70,588	69,325	256,925	252,550

(2) Nombre de navires, leur tonnage, et nombre d'hommes ayant reçu des primes de pêche chaque année.

Année.	Nouvelle-Ecosse.			Nouveau-Brunswick.			Ile du Prince-Edouard.			Québec.			Total.		
	Nombre de navires.	Ton-nage.	Nombre d'hom-mes.	Nombre de navires.	Ton-nage.	Nombre d'hom-mes.	Nombre de navires.	Ton-nage.	Nombre d'hom-mes.	Nombre de navires.	Ton-nage.	Nombre d'hom-mes.	Nombre de navires.	Ton-nage.	Nombre d'hom-mes.
1882	588	22,841	5,343	120	2,171	531	15	389	74	63	2,210	538	786	27,611	6,486
1883	700	29,788	6,238	126	2,102	496	16	450	66	62	2,236	443	904	34,576	7,243
1884	700	29,828	6,327	139	2,289	560	16	582	92	56	1,965	382	911	34,664	7,361
1885	629	27,709	5,897	128	2,120	496	19	597	113	55	1,791	317	831	32,217	6,823
1886	562	25,375	5,022	145	2,628	520	32	1,071	215	52	1,730	320	791	30,804	6,077
1887	566	24,520	4,900	154	2,889	563	38	1,677	338	54	1,883	334	812	30,969	6,135
1888	589	26,008	5,450	150	2,545	544	37	1,245	246	51	1,842	388	827	31,640	6,631
1889	597	27,123	5,684	153	2,590	565	35	1,274	239	48	1,729	330	833	32,716	6,818
1890	540	23,955	4,935	133	2,129	447	32	1,002	203	34	1,182	220	739	28,268	5,805
1891	527	22,780	4,618	124	2,051	411	27	778	155	27	924	168	705	26,533	5,352
1892	507	22,279	4,611	108	1,683	343	30	983	139	23	803	159	668	25,748	5,252
1893	536	23,195	4,780	210	2,922	634	27	910	151	32	952	179	805	27,979	5,744
1894	602	24,735	5,077	238	3,189	721	21	594	114	38	1,066	178	899	29,584	6,090
1895	603	25,018	5,184	238	3,107	764	27	769	129	39	1,262	173	907	30,156	6,250
1896	553	23,415	4,607	250	3,337	800	23	656	114	36	1,143	144	862	28,551	5,665
1897	507	21,323	4,829	239	3,079	816	20	490	109	24	833	116	790	25,725	5,870
1898	508	20,868	4,840	239	3,155	859	24	561	125	16	524	77	784	25,108	5,901
Totaux	9,814	420,760	88,342	2,894	43,986	10,070	439	14,028	2,625	710	24,075	4,466	13,854	502,849	105,503

(3) NOMBRE de bateaux et de pêcheurs en bateaux qui ont reçu des primes de pêche chaque année.

Année.	Nouv.-Écosse.		N.-Brunswick.		Ile du P.-E.		Québec.		Total.	
	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.
1882......	6,043	12,130	1,024	2,530	1,087	3,070	3,071	5,716	11,225	23,446
1883......	6,458	13,553	1,453	3,309	1,098	3,106	3,266	6,188	12,275	26,156
1884......	6,257	12,669	1,086	2,505	869	2,346	3,344	6,416	11,556	23,936
1885......	6,970	13,396	1,460	3,254	1,006	2,606	3.857	7,485	13,293	26,741
1886......	7,140	13,351	1,618	3,567	1,048	2,547	4,303	7,981	14,109	27,446
1887......	7,662	13,997	1,804	3,994	1,088	2,711	4,051	7,550	14,605	28,252
1888......	7,840	14,115	1,876	4,148	797	2,141	4,259	7,852	14,772	28,256
1889......	7,926	14,118	2,237	5,032	1,475	3,568	4,602	8,807	16,240	31,525
1890......	8,886	15,738	2,324	5,242	1,192	3,024	4,766	9,241	17,168	33,245
1891......	9,525	16,552	1,928	4,126	1,383	3,427	4,865	9,402	17,701	33,507
1892......	7,679	12,307	893	1,765	1,021	2,047	4,181	7,693	13,774	23,812
1893......	7,308	11,748	671	1,314	985	1,962	3,866	7,245	12,830	22,269
1894......	7,956	12,899	661	1,281	913	1,813	3,821	7,139	13,351	23,132
1895......	8,222	13,106	737	1,434	998	2,141	3,916	7,877	13,873	24,558
1896......	8,008	12,454	814	1,553	1,095	2,126	4,189	7,688	14,106	23,821
1897......	7,911	12,542	752	1,351	1,151	2,147	4,125	7,572	13,939	23,612
1898......	7,872	12,438	678	1,237	1,121	2,199	4,076	7,627	13,747	23,501
Totaux .	129,663	227,113	22,016	47,642	18,327	42,981	68,558	129,479	238,564	447,215

(4) NOMBRE total d'hommes qui ont reçu des primes de pêche chaque année.

Année.	Nouv.-Écosse.	N.-Brunswick.	Ile du P.-E.	Québec.	Total.
	Nombre d'hommes.	Nombre d'hommes.	Nombre d'hommes.	Nombre d'hommes.	
1882	17,473	3,061	3,144	6,254	29,932
1883	19,791	3,805	3,172	6,631	33,399
1884	18,996	3,065	2,438	6,798	31,297
1885	19,293	3,750	2,719	7,802	33,564
1886	18,373	4,087	2,762	8,301	33,523
1887	18,897	4,557	3,049	7,884	34,387
1888	19,565	4,692	2,390	8,240	34,887
1889	19,802	5,597	3,807	9,137	38,343
1890	20,673	5,689	3,227	9,461	39,050
1891	21,170	4,537	3,582	9,570	38,859
1892	16,918	2,108	2,186	7,852	29,064
1893	16,528	1,948	2.113	7,424	28,013
1894	17,976	2,002	1,927	7,317	29,222
1895	18,290	2,198	2,270	8,050	30,808
1896	17,061	2,353	2,240	7,832	29,486
1897	17,371	2,167	2,256	7,688	29,482
1898	17,278	2,0·6	2,324	7,704	29,402
Totaux	315,455	57,712	45,606	133,945	552,718

(5) TOTAL des paiements annuels des primes de pêche.

Année.	Nouv.-Écosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Édouard.	Québec.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1882	106,098 72	16,997 00	16,137 00	33,052 75	172,285 47
1883	89,432 50	12,395 20	8,577 14	19,940 01	130,344 85
1884	104,934 09	13,576 00	9,203 96	28,004 93	155,718 98
1885	103,999 73	15,908 25	10,166 65	31,464 76	161,539 39
1886	98,789 54	17,894 57	10,935 87	33,283 61	160,903 59
1887	99,622 03	19,699 65	12,528 51	31,907 73	163,757 92
1888	89,778 90	18,454 92	9,092 96	32,858 75	150,185 53
1889	90,142 51	21,026 79	13,994 53	33,362 71	158,526 54
1890	91,235 64	21,108 33	11,686 32	34,210 72	158,241 01
1891	92,377 42	17,235 96	12,771 30	34,507 17	156,891 85
1892	109,410 39	10,864 61	9,782 79	29,694 35	159,752 14
1893	108,060 67	12,524 09	9,328 62	28,320 72	158,234 10
1894	111,460 03	12,690 80	7,875 79	28,040 18	160,066 80
1895	110,765 27	12,919 32	9,285 13	30,598 27	163,567 99
1896	98,048 95	13,602 88	9,745 50	32,992 44	154,389 77
1897	102,083 50	13,454 50	9,809 00	32,157 00	157,504 00
1898	103,730 00	13,746 00	10,188 00	31,795 00	159,459 00
Totaux	1,709,969 89	264,098 87	181,109 07	526,191 10	2,681,368 93

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche en 1898

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

COMTÉ D'ANNAPOLIS.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ cts.
80093	Anna K	St-Jean	14	George Gibson	Margaretville	1	20 50
72978	Annie Coggins	Digby	21	David Hayden	Anse de Thorne	7	66 50
88270	Alice May	St-Jean	10	Ambrose Sabean, sr.	Port-Lorne	5	42 50
94700	Franklin S. Schenck	Digby	44	John L. Apt	Anse de Thorne	13	128 50
94706	George J. Tarr	do	61	John S. Hayden	Victoria-Beach	13	145 50
85503	G. P. Taylor	Annapolis	13	Stephen Haynes	do	4	39 00
42089	Lily	St-André	10	James Aldred	Margaretville	3	29 50
100020	May Flower	Annapolis	12	John Burrell	Clementsport	2	25 00
94732	Only Son	Windsor	13	John Gordon	Margaretville	3	32 50
83253	Rescue	Annapolis	17	Josiah Burrell	Clementsport	5	49 50
37172	Richard Simonds	St-Jean	45	Norman Ray	Margaretville	6	84 00

COMTÉ D'ANTIGONISH.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ cts.
90642	Komaroff	Yarmouth	10	J. Brown & P. Decoste	Havr. au Bouche	3	29 50

COMTÉ DE CUMBERLAND.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ cts.
88396	Brant	Windsor	12	Abner Neves	Riv. au Pommes.	2	25 00
83261	Economist	Digby	14	James E. Ogilvie	Parrsboro'	2	27 00
103023	Minnie H	Parrsboro'	12	Wm. E. Hayes	do	3	31 50
100515	Packet	do	49	Burpee Tupper	Ile de Spencer	9	107 50

COMTÉ DU CAP-BRETON.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ cts.
100389	Annie F	Sydney	13	John Farrell	Main-à-Dieu	4	39 00
100372	Betsy Jane	do	11	Samuel Moore	Petit Bras-d'Or	4	37 00
92566	Cassie M	Halifax	12	John Pope	Main-à-Dieu	5	44 50
85381	Champion	Sydney	19	John Williams	Louisbourg	4	45 00
75571	Fanny	Liverpool	16	Aaron Anesty	Sydney-Nord	5	48 50
88513	Ida	Sydney	11	Elias Leblanc	Petit Bras-d'Or	3	30 50
100381	Katie B	do	24	John H. Burke	Petite Lorraine	7	69 50
80974	Mary Ann	do	19	Thomas Hart, sr	Main-à-Dieu	6	58 00
88431	Mayflower	Halifax	21	John P. Bates	Bateston	6	60 00
92600	Merit	Sydney	13	Alexander Leblanc	Petit Bras-d'Or	6	52 00
100566	Rob. S.	Halifax	19	Ambrose Forward	Lingan	7	64 50

COMTÉ DE DIGBY.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ cts.
83431	Acadian	Weymouth	32	George H. Stevens	Freeport	11	103 50
83258	Alfred	Digby	29	Edwin Hains	do	9	87 50
90660	Alice May	do	18	Edgar McDormand	Westport	8	70 00
88598	Alph. B. Parker	St-Jean	39	Holland Outhouse	Tiverton	12	117 0
94696	Annie M. Sproul	Digby	70	John W Sproul	Digby	16	174 00
100547	B & C	do	14	Loren Perry	Westport	2	27 00
94698	Carrie H	do	20	Augustus Haycock	do	7	65 50
94704	Charles Haskell	do	67	Howard Anderson	Digby	16	171 00
74331	Condor	Yarmouth	11	Howard Titus	Westport	5	43 50

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE DIGBY—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
103181	Curlew	Shelburne	63	John Sims	Digby	16	167 00
90662	Edward A. Horton	Digby	67	Joseph E. Snow	do	14	158 00
77740	Elmer	do	15	James Gower	Westport	7	60 50
94707	Ernest F. Norwood	do	79	Joseph E. Snow	Digby	5	111 50
75757	Etta	do	17	Clarence Webber	Westport	5	49 50
85558	Fair Play	Yarmouth	11	John A. Powell	do	2	24 00
74329	Fairy Queen	do	13	Wallace Coggins	do	5	45 50
100891	Fleur de Lis	Weymouth	17	Geo. A. Mallett	Plympton	5	49 50
77963	Freeman Colgate	Digby	26	Chas. Hicks & Sons	Westport	10	91 00
80798	Freddie G	do	18	George Gower	do	7	63 50
83260	Gazelle	do	20	D. & O. Sproul	Digby	7	65 50
90436	Genesta	Barrington	32	George Denton	Westport	12	110 00
94835	Georgie Linwood	Digby	25	Herbert Johnston	Digby	5	57 50
100544	Helen Maud	do	26	Chas. McDormand	Westport	8	78 00
77786	Hesperus	Halifax	17	George Buckman	do	3	36 50
61789	I. H. Goudey	Shelburne	27	Casimir R. Comeau	Riv. Météghan	5	59 50
100064	Isma	Saint-Jean	31	Chas. Hicks & Sons	Westport	10	96 00
94693	John H. Kennedy	Digby	54	John W. Snow	Digby	6	93 00
83461	Josie L. Day	do	16	Edward Keans	do	9	74 50
59388	Letitia	Saint-André	10	Peter H. Belliveau	Anse Belliveau	3	29 50
85690	Lora T	Digby	15	Joseph Thurber	Freeport	7	60 50
85534	Lloyd	Yarmouth	24	W. H. Anderson	Digby	9	82 50
85687	Mabel	Digby	38	William M. Denton	Westport	14	129 00
100487	Mabel B	do	57	M. G. Crocker	Freeport	12	135 00
85539	Maggie Jane	Yarmouth	12	Thomas Saulnier	Météghan	4	38 00
85682	Malapert	Digby	23	Edward C. Bowers	Westport	10	88 00
92640	Minerva	Lunenburg	80	Edward C. Bowers	do	18	197 00
85533	Minnie C	Yarmouth	12	Chipman Thurber	Freeport	5	44 50
80794	Minnie C	Digby	18	Chas. H. Bailey	Westport	8	70 00
100895	New Home	Weymouth	31	Moïse Thibodeau	Pte de l'Eglise	10	96 00
94825	On Time	Digby	19	Charles Glavin	Westport	9	77 50
100539	Rowena	do	10	Warren Snow	Anse de Smith	2	23 00
85558	S. A. Crowell	Yarmouth	23	Wallace Gower	Westport	8	75 00
100609	Swan	Shelburne	56	Milton Hains	Freeport	14	147 00
75726	Thrush	Yarmouth	13	Frank Lent	do	5	45 50
94694	Utah and Eunice	Digby	33	Milton Hains	do	9	91 50
103711	Venete	Yarmouth	16	Stephen Doucette	Anse du Cap	8	68 00
100548	Violetta	Digby	11	Arthur W Longmire	Digby	5	43 50
88264	Walter J. Clarke	do	20	Wilbur P. Hamilton	do	6	59 00
64049	Weenona	do	19	Thomas Brooks	Freeport	7	64 50
100543	W. Parnell O'Hara	do	79	Edgar Post	Digby	20	209 00

COMTÉ DE GUYSBOROUGH.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
103453	Anna Maud	Arichat	10	Thurlow Munroe	White-Head	3	29 50
103322	Bonnie Briar Bush	Pt Hawkesb'ry	38	Henry O'Neill	Anse d'Auld	8	90 00
100145	Carrie O	Canso	12	Samuel Grant	White-Head	3	31 50
103321	Christie Campbell	Pt Hawkesb'ry	55	Thomas H. Peeples	Hav. des Pirates	10	120 00
38418	Dolphin	Arichat	36	William S. Peart	Guysboro	3	55 50
83180	Friend	Halifax	17	Luke Mannette, sr	Rivière de Larry	4	43 00
61622	Gentile	Guysboro	34	Edward Gilley	New-Harbour	6	73 00
94963	Golden Seal	Halifax	32	Edward B. Pelrine	Rivière Larry	7	77 50
100161	Hilda Maud	Pt Hawkesb'ry	46	John G. Murray	Port-Richmond	11	117 50
57715	John Lawrence	Halifax	23	Henry A. Richard	Anse à Charlo	5	55 50
69964	Lizzie A	Pt Hawkesb'ry	20	Edward Purcell	Mulgrave	3	39 50
75577	Mary Ann Bell	Lunenburg	33	Joseph O'Neill	Anse d'Auld	5	65 50
103859	Mary May	Halifax	23	Benjamin David	Port-Félix	9	81 50
100446	Minnie May	Canso	12	William L. Dort	Anse au Sable	3	31 50

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE GUYSBORO—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
80970	Orion	Halifax	24	Hubert Richard	Anse de Charlo.	6	63 00
100231	Pearl	do	16	Martin Magher	Canso	3	35 50
75892	Peter Mitchell.	P.-Hawkesb'y	26	Michael Power	Mulgrave	4	52 00
92575	Robinetta	Halifax	14	Reuben Munroe	White-Head	3	33 50
100444	Stella May	Canso	12	James Meagher	Canso	5	44 50
59495	Three Brothers	Halifax	23	Leander Tanner	Havre Cole.	2	36 00

COMTÉ D'HALIFAX.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
90495	Annie L	Halifax	34	Joseph Scott	Dover-Est	6	73 00
100221	Baleka	do	31	Gray Bros	Sambro	7	76 50
94662	Bessie Florence	do	12	Chas. W. Twohig	Pennant	4	38 00
103858	B. & B. Holland	do	26	Richard Holland	Anse Portuguais	7	71 50
90496	Black Prince	do	18	J. W. Slaunwhite	Baie Terence	5	50 50
103537	Bonacord	do	12	James W. Smith	Sambro	2	25 00
90721	Brilliant Star	do	56	Peter Hartlin	Jeddore-Est	10	121 00
96799	Catherine A. C.	do	17	Hezekiah Cleveland	Dover-Ouest.	5	49 50
103852	Dawn	do	13	James & Thos. Parker	Owl's-Head	2	26 00
59484	Day Spring	Halifax	36	George L. Baker	Jeddore-Ouest	8	88 00
90481	Ella D	do	32	Archibald Darrah	Anse au Hareng	10	97 00
90726	Ellen Maud	do	16	Samuel Wilson	Halifax	6	55 00
103749	Emerald	Lunenburg	29	Fader et Co	do	7	74 50
85738	Emma F	Halifax	13	Amos Graves	Dover-Est	3	32 50
96785	Eva M. B.	do	45	Daniel Bonang	Chezzetcook-O.	6	84 00
100247	Fairy Queen	do	11	Geo. H. Nickerson	Pennant	2	24 00
85644	Flora	do	42	Patrick Scallion	Anse au Hareng.	10	107 00
100259	Florence G	do	15	Caleb Gray	Sambro	3	34 50
100228	Golden Dawn	do	46	George Conrod	Chezzetcook-E.	13	130 50
103544	Grace D	do	10	James Marryatt	Pennant.	3	29 50
88220	Grandee	do	14	John P. Slaunwhite	Baie-Terence	3	33 50
90489	Green Leaf	do	44	Martin Julien	Chezzetcook-O.	8	96 00
83306	I. O. N. A	do	26	Andrew Sullivan	Anse au Hareng	8	78 00
100216	Katie M	do	11	Charles Nelson	Halifax	*	11 00
69105	Lady of the Lake	do	20	Richard Christian	Prospect	6	59 00
94665	Louis Luby	do	41	William Lapierre	Chezzetcook-O.	11	112 50
100580	Maggie E. C	do	20	David Covey	Anse de Haggets	7	65 50
96805	Maggie May	do	62	Jeremiah Fillis	Chezzetcook-O.	18	179 00
85664	Mary E	do	14	Andrew Twohig	Pennant	3	33 50
100227	May	do	10	Thos. E. Little	Baie Terence	3	29 50
103182	Meta	Shelburne	18	James Reno	Anse au Hareng.	5	50 50
100254	Myrtle M. Gray	Halifax	19	James Gray	Pennant	6	58 00
85665	Nellie D	do	12	Daniel Smith	Sambro	4	38 00
94667	Nettie M. G.	do	32	Mathew Lynch	Anse de Ferguson	7	77 50
103539	Neva	do	11	Ephraim Marryatt	Pennant	2	24 00
100245	Oracle	do	18	W. McC. Boak	Halifax	4	44 00
85562	Oresa	do	14	Lawson B. Corkum	Jeddore-Est	5	46 50
100241	Pansy	do	32	George Schnair	Pennant	7	77 50
92571	Primrose	do	14	Angus Gray	Sambro	4	40 00
100474	K. Beatrice	do	19	James Morash	Dover-Ouest.	5	51 50
75575	Rising Dawn	do	18	Frederick Boutilier	Havre des Sauv.	5	50 50
96806	Rising Sun	do	28	George Julien	Chezzetcook-O.	4	54 00
69082	Saint Agnes	do	30	Ebenezer Homans	Havre des Moules	4	56 00
64869	Sarah L. Oxner	do	34	Edward Hayes	Anse au Hareng.	10	99 00
100255	Sea Flea	do	12	James Stevens	Owl's-Head	3	31 50
103538	Staletta	do	25	W. Charles Henley	Baie Spry	4	51 00
103193	Startle.	Liverpool	11	Charles F. Martin	Halifax	5	43 50
77836	T. W. Smith	Hxalifa	35	Charles Beaver	Baie Spry	5	67 50

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ D'HALIFAX—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Residence.	Nombre d'hommes employés.	Montant des primes payées. $ cts.
96781	Venture	Halifax	43	Edward Dempsey	Anse au Hareng.	12	121 00
61904	Water Lily	do	14	Isaac Morash	Dover-Ouest	3	33 50
92578	Willeta	do	12	Joseph Gray	Sambro	3	31 50
100226	Willie H. Crosby	do	65	James Julien	Chezzetcook-O.	7	110 50
85378	Zephyr	do	16	Robert Slaunwhite, (pro. P.)	Baie Terence	5	48 50

COMTÉ DE HANTS.

75614	Fawn	Digby	17	Henry E. Ogilvie	Summerville	3	36 50

COMTÉ D'INVERNESS.

71302	Alice	Charlottetown	10	Pepin P. Chiasson	Belle Côte	6	49 00
103320	Ben Hur	P.Hawkesbury	61	W. H. Paint	Pt-Hawkesbury	11	132 50
103452	Charlotte	Arichat	73	David Walker	do	12	151 00
103313	Catherine	P.Hawkesbury	10	Severin Chiasson	Havre de l'Est	4	36 00
96778	Campania	do	11	Charles Robin, Collas & Co, (Ltd.)	do	4	37 00
83244	Claribel	Charlottetown	19	Charles Doucet	do	6	58 00
96768	Elizabeth Ann	P.Hawkesbury	11	Magloire Poirier	Pte Chéticamp	4	37 00
96774	Florence	do	11	Simeon Belfountain	Havre de l'Est	4	37 00
103317	Flying Star	do	11	Paul Desveaux	do	4	37 00
103312	Laura	do	13	Mederick Aucoin	Havre Margaree.	6	52 00
103316	Laura	do	10	Ubald Bourgeois	Havre de l'Est	4	36 00
103315	Lillie	do	12	Fidèle Chiasson	do	5	44 50
103318	Little Heir	do	19	Eusèbe Chiasson	Havre de l'Est	5	51 50
96775	Louise	do	11	Simeon Belfountain.	do	5	43 50
96779	Majestic	do	12	Chas. Robin, Collas & Co. (Ltd.)	do	4	38 00
96771	Marie	do	10	John Roach	do	4	36 00
96777	Marie Joseph	do	11	Victor Roach	do	4	37 00
103314	Mary	do	10	Paul Aucoin	do	4	36 00
96769	Mary Lambert	do	11	Chas. Chiasson	Petite Rivière	5	43 50
69125	May Flower	Halifax	20	Hyacinthe Chiasson.	Havre de l'Est	6	59 00
96770	O. L. B.	P. Hawkesb'ry	12	Didace Boudrot	do	5	44 50
96962	Sunrise	Yarmouth	18	John J. McDonald	Seaside	2	31 00
96773	Virgin	P. Hawkesb'ry	10	Michael Ramard	Havre de l'Est	4	36 00
96776	Willie B	do	11	Emilien Roach	do	4	37 00

COMTÉ DE KING.

74326	Dreadnaught	St-Jean	19	Joseph N. Chute	Harbourville	6	58 00
77732	Heather Bell	Digby	13	Joseph Parker	Havre de Hall	3	32 50
94756	Sarah E. Ells	St-Jean	19	Leonard Houghton	do	3	38 50
100744	Sea Queen	Windsor	18	L. D Curry	Harbourville	4	44 00

*L'équipage n'avait pas droit à la prime.

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Residence.	Nombre d'hommes payées.	Montant des paimes payées. $ cts
94790	Abana	Lunenburg	80	James Romkey	La Have (en bas)	14	171 00
100839	Acalia	do	34	Nathan Silver	Lunenburg	5	66 50
94783	Alaska	do	80	Hilbert Smith	La Have (en bas)	17	190 50
100489	Algoma	do	56	Jeffrey Publicover	Anse de Getson	15	153 50
100846	Albatross	do	26	Abraham Ernst	Baie Mahone	5	58 50
103507	Annie	do	16	C. U. Mader	do	3	35 50
100472	Arcana	do	80	Alex. Knickle	Lunenburg	17	190 50
94778	Argosy	do	80	Charles Smith	do	15	177 50
103495	Athlon	do	80	Freeman Conrad	La Have (en ht)	17	190 50
100170	Atlanta	do	80	Freeman Anderson	Lunenburg	17	190 50
103745	Aris	do	80	Albert V. Conrad	Crique de Park	17	190 50
103501	Barcelona	do	80	William Smith	La Have	17	190 50
103755	Basil M. Gilbert	do	80	John B. Young	Lunenburg	19	203 50
94651	Bessie A	do	80	W. N. Reinhardt	La Have	17	190 50
103430	Beluga	do	80	Albert V. Conrad	do	15	177 50
103503	B. G. Anderson	do	80	Thomas Hamm	Lunenburg	17	190 50
100838	Blanche A. Colp	do	80	C. U. Mader	Baie Mahone	17	190 50
103421	Blenheim	do	80	Charles Smith	Lunenburg	17	190 50
94782	Bona Fides	do	80	J. Joseph Rudolf	do	17	190 50
96828	Bonanza	do	80	Charles Silver	do	17	190 50
100571	Britannia	do	80	Charles Smith	do	17	190 50
100848	Britannia	do	59	Daniel Lohnes	LaHave (au mil.)	14	150 00
94645	C. A. Chisholm	do	80	Abraham Ernst	Baie Mahone	*	80 00
94658	C. A. Ernst	do	57	do	do	13	141 50
97084	Calla Lily	do	62	Edmund Hirtle	LaHave (au mil.)	13	146 50
103427	Cambrian	do	60	Dean Fralick	Pleasantville	16	164 00
103502	Carlraine	do	80	Alvin Himmelman	Anse de Ritcey	17	190 50
100823	Carrie	do	60	Adnah Burns	Dayspring	14	151 00
97081	Carrie	do	80	Elisha Wentzel	Anse de Ritcey	18	197 00
107115	Cayuga	do	80	Edmund Hirtle	LaHave (au mil.)	18	197 00
100579	Citizen	do	80	M. MacGregor	Anse de Ritcey	17	190 50
90869	Clara E. Mason	do	80	David Smith	Lunenburg	15	177 50
103415	Clarence Smith	do	80	G. A. Smith	do	17	190 50
103759	Columbia	do	80	J. Alex. Silver	do	18	197 00
100834	Comrade	do	80	W. N. Reinhardt	La Have	17	190 50
103419	Cordova	do	80	Charles Smith	Lunenburg	15	177 50
103756	Crescent	do	80	Joseph Rudolf	do	17	190 50
100159	C. U. Mader	do	80	C. U. Mader	Baie Mahone	17	190 50
100483	Curfew	do	49	J. D. Sperry	Petite Rivière	10	114 00
107112	Daisy Linden	do	80	Abraham Ernst	Baie Mahone	17	190 50
88355	D. A. Mader	do	80	C. U. Mader	do	16	184 00
90834	Diego	Port-Medway	27	Harris Conrad	Anse de Vogler	10	92 00
97089	Dictator	Lunenburg	80	S. Watson Oxner	Lunenburg	17	190 50
100841	Dora	do	80	William Acker	do	17	190 50
103506	Ebro	do	75	J. William Young	do	15	172 50
103424	Elva M	do	80	C. U. Mader	Baie Mahone	17	190 50
100827	Elnora	do	52	Henry Gerhardt	Kingsburg	10	117 00
103492	Emily L	do	10	Wesley H. Stevens	Ile de Tancook	2	23 00
83308	Ella	Liverpool	10	Jennis C. Hanson	Oakland	1	16 50
88356	Energy	Lunenburg	80	C. U. Mader	Baie Mahone	17	190 50
94659	Enterprise	do	80	William Cleversy	Pleasantville	17	190 50
100151	Erminie	do	80	Thomas Hamm	Lunenburg	17	190 50
94960	Eureka	do	80	John S. Smith	La Have (en bas)	17	190 50
103198	F. B. Wade	do	80	L. B. Currie	West Dublin	17	190 50
103429	Fern	do	70	Edmen Walters	LaHave (au mil.)	17	180 50
103743	Flo. F. Mader	do	80	C. U. Mader	Baie Mahone	18	197 00
100480	Gallant	do	57	Elias Richard, sr.	Anse de Getson	14	148 00
94773	Galatea	do	80	John B. Young	Lunenburg	17	190 50

* L'équipage n'avait pas droit à la prime.

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTE DE LUNENBURG—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
97083	Garland	Lunenburg	51	J. D. Sperry	Petite-Rivière	*	51 00
90582	G. A. Smith	do	80	John M. Ritcey	Anse de Ritcey	16	184 00
100411	Genevieve	do	80	Abraham Ernst	Baie Mahone	17	190 50
100825	Georgina	do	34	James Bell	Anse de Bell	10	99 00
100576	Glad Tidings	do	80	W. C. Smith	Lunenburg	20	210 00
103753	Glady's B. Smith	do	80	Benjamin Smith	do	19	203 50
103505	Gladys May	do	80	Adam Selig	Anse de Vogler	20	210 00
97088	Glendale	do	38	Charles Bell	Dublin-Shore	*	38 00
96836	Gleaner	do	80	W. C. Acker	Lunenburg	17	190 50
103752	Glyndon	do	80	Artemus Zink	Anse de Ritcey	19	203 50
100850	Grace	do	80	Daniel Getson	Anse de Getson	17	190 50
90862	Grenada	do	80	S. Watson Oxner	Lunenburg	18	197 00
100488	Gurnet	do	56	Alvin Creaser	Anse de Ritcey	12	134 00
103744	Harry Smith	do	80	J. Henry Wilson	Lunenburg	17	190 50
100569	Howard Young	do	80	James Young	do	18	197 00
100490	Irene M. B	do	66	Eli Ernst	Baie Mahone	16	170 00
107116	Ivy	do	12	Joshua Ernst	Pleasantville	4	38 00
96830	J. A. Silver	do	80	Charles Silver	Lunenburg	17	190 50
94785	J. C. Schwartz	do	80	Charles Hewett	do	17	190 50
103414	Jeanie Myrtle	do	80	John M. Ritcey	Anse de Ritcey	17	190 50
103491	Jennie May	do	80	Martin Westhaver	Lunenburg	16	184 00
100164	J. H. Ernot	do	80	S. Watson Oxner	do	17	190 50
100837	J. M. Young	do	80	William Young	do	17	190 50
94789	Joseph McGill	do	80	Henry Ritcey	Anse de Rit ey	18	197 00
107114	Klondyke	do	80	Thos. A. Wilson	Bridgewater	18	197 00
94788	Laura C. Zwicker	do	80	Abraham Ernst	Baie Mahone	15	177 50
96838	La France	do	80	S. Watson Oxner	Lunenburg	17	190 50
96832	Laura M. Knock	do	80	Allan R. Morash	do	17	190 50
94780	Lawrence	do	80	Abraham Ernst	Baie Mahone	17	190 50
103202	L. B. Currie	do	80	L. B. Currie	Dublin-Ouest	17	190 50
103418	Leader	do	80	Alex. Knickle	Lunenburg	17	190 50
96833	L. E. Young	do	80	Benjamin Anderson	do	17	190 50
96827	Leopold	do	80	Ammon Ritcey	Anse de Ritcey	17	190 50
103760	Lillian	do	80	Elias Richard, sr	Anse de Getson	18	197 00
107113	L. Morton	do	60	Adam Selig	Anse de Vogler	13	144 50
103496	Lorena Maud	do	80	Isaac Zinck	Anse de Ritcey	17	190 50
100830	Lorraine C	do	64	Leander Corkum	La Have(au mil.)	16	168 00
83316	Lottie	Port-Medway	80	Samuel E. Teel	Anse de Vogler	15	177 50
103420	Luetta	Lunenburg	80	David Smith	Lunenburg	18	197 00
103509	Maggie E. Z	do	70	Henry D. Moser	Petite-Rivière	17	180 50
97100	Maggie M. W	do	80	J. Henry Wilson	Anse de Ritcey	17	190 50
100162	Magic	do	45	J. D. Sperry	Lunenburg	10	110 00
103425	Majestic	do	80	Reuben Ritcey	do	17	190 50
94775	Malabar	do	80	R. H. Griffith's	do	17	190 50
103413	Martello	de	65	Abraham Ernst	Baie Mahone	13	149 50
96840	May Flower	do	60	Albert V. Conrad	La Have	11	131 50
100849	Merl M. Parks	do	80	James Wamback	Parks Creek	18	197 00
193426	Melbourne	do	61	Eber Gerhardt	La Have(au mil.)	15	158 50
100574	Melrose	do	71	Allan R. Morash	Lunenburg	15	168 50
74319	Merino	do	46	David Shupe	Pointe Martin	7	91 50
103510	M. J. Crosby	do	76	Charles Rafuse	La Have	15	173 50
57728	Micmac	do	34	Allan Westhaver	Lunenburg	5	66 50
90823	Miletus	do	80	John Shankle	La Have-Est	15	177 50
100153	Mila	do	80	J. William Young	Lunenburg	17	190 50
107111	Millie Mace	do	80	M. MacGregor	Anse de Ritcey	19	203 50
103757	Minnie J. Heckman	do	80	Anthony Heckman	do	22	223 00
103416	Minnie J. Smith	do	80	William Smith	Lunenburg	17	190 50
97052	Minnie Maud	Liverpool	80	Theophilus Creaser	Anse de Ritcey	17	190 50

* L'équipage n'avait pas droit à la prime.

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
103422	Mischief	Lunenburg	80	Thos. A. Wilson	Bridgewater	16	184 00
94772	Molega	do	80	Benj. Anderson	Lunenburg	18	197 00
92632	Monarch	do	80	Allan R. Morash	do	16	184 00
103758	Muriel	do	80	E. Fenwick Zwicker	do	19	203 00
94966	Nicanor	do	79	Davis Westhaver	do	16	183 00
100485	Nightingale	do	52	William Bailey	Dublin-Ouest	10	117 00
92636	Nonpareil	do	80	John Zink	Lunenburg	17	190 50
88342	Nova Zembla	do	79	C. U. Mader	Baie Mahone	17	189 50
94786	Ontario	do	80	W. C. Smith	Lunenburg	17	190 50
94779	O. P. Silver	do	80	Charles Silver	do	17	190 50
94641	Ovando	do	80	Jeffrey Publicover	Anse de Getson	16	184 00
100836	Panama	do	80	Henry Adams	Lunenburg	17	190 50
100486	Pandora	do	53	Abram Cook	do	15	150 50
100483	Puma	do	58	Simon Pentz	Pentz Settlement	16	162 00
94774	Puritan	do	80	Theophilus Creaser	Anse de Ritcey	17	190 50
100473	Rapture	do	57	Alfred Corkum	Middle South	15	154 50
96834	Robert F. Mason	do	80	Martin Mason	Lunenburg	17	190 50
100572	Rowena	do	51	William Schmeisser	La Have	15	148 50
90868	Sadie	do	79	G. N. C. Hawkins	Lunenburg	16	183 00
94787	Samoa	do	80	James W. Gerhardt	do	17	190 50
100218	Sarah M. W	Halifax	14	Hezekiah Wambolt	Baie Ste Marg'te	4	40 00
88349	Senovar	Lunenburg	80	Nathan Hiltz	Rivière Martin	16	184 00
100471	Secret	do	80	John B. Young	Lunenburg	17	190 50
100165	Snow Queen	do	67	Leander Meisner	Pointe Martin	15	164 50
107117	St. Clair	do	80	Charles Smith	Lunenburg	18	197 00
103500	St. Helena	do	80	Howard Wynacht	do	17	190 50
100829	Stranger	do	11	Garret Richard	Pleasantville	3	30 50
103754	Talmouth	do	80	Freeman Messenger	Petite-Rivière	20	210 00
92623	Torridon	da	80	Isaac Heckman	Anse de Ritcey	18	197 00
94657	T. W. Langille	do	71	Francis Conrad	Middle-South	16	175 00
100575	Tyler	do	54	W. A. Zwicker	Lunenburg	16	158 00
103742	Unique	do	80	Abram Ernst	Baie Mahone	17	190 50
97098	Urania	do	80	David Heisler	Lunenburg	17	190 50
103417	Uruguay	do	80	David Lohnes	Anse de Ritcey	17	190 50
100821	Venus	do	76	Jacob Hiltz	Pointe des Sauv.	15	173 50
103504	Viking	do	80	Amiel Corkum	La Have (au mil)	17	190 50
94776	Volunteer	do	80	M. MacGregor	Anse de Ritcey	17	190 50
61921	W. E. Weir	Halifax	41	Freeman Young	Ile Tancook	8	93 00
100152	Werra	Lunenburg	80	David Smith	Lunenburg	17	190 50
96829	Westeria	do	80	Freeman Anderson	do	17	190 50
100833	Yucatan	do	80	J. Joseph Rudolf	do	17	190 50

COMTÉ DE PICTOU.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
38510	Lily	Pictou	23	George Rivers	Pictou	*	23 00

COMTÉ DE QUEEN.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
103205	Aroostook	Liverpool	67	Andrew McNutt	Liverpool	14	158 00
103174	Iona	Shelburne	15	Eldred, Leslie	Port-Mouton	5	47 50
83134	Infant	Lunenburg	15	Johnson Rhynard	Brooklyn	5	47 50
103191	Jennie B	Liverpool	13	William H. Vogler	Port-Jolley	4	39 00
94833	Newsboy	do	16	Alexander, Thankle	Port-Mouton	4	42 00
61916	Only Son	do	16	William A. Conrad	Liverpool	4	42 00
103194	Oressa	do	10	Joseph Hogan	Pointe de Hunt	4	36 00
103199	Trilby	do	12	Wm Wigglesworth	Liverpool	3	31 50
83495	Utopia	do	80	James C. Inness	do	20	210 00

* L'équipage n'avait pas droit à la prime.

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE RICHMOND.

Numéro offibiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Residence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ cts.
36474	Alexander Fraser	Lunenburg	32	Anselm Thompson	Riv. Bourgeois	9	90 50
88456	Alice May	Arichat	39	Wm I. Levesconte	do	10	104 00
69143	Arequippa	do	36	Philip, Gruchy	D'Escousse	7	81 50
41771	Atalia	Guysborough	34	Jesse M. Huntson	Saint-Pierre	4	60 00
94680	Bonnie Glen	Halifax	17	Xavier Marchand	Petit de Grat	6	56 00
75561	Boreas	Lunenburg	41	John Colford	Port-Richmond	8	93 00
54156	British Lady	Halifax	19	Albert Joyce	Riv. des Habit	4	45 00
38501	B. Weir & Co	Arichat	25	John Shannon	Basin-Est	2	38 00
74100	Candid	do	23	Désiré Burke	Riv. Bourgeois	7	68 50
88459	Caroline	do	12	John B. Girroir	Arichat-Ouest	2	25 00
72061	C. P. M	do	22	Alexander Burke	Riv. Bourgeois	6	61 00
72058	Daisy	do	34	P. Richard	Arichat	4	60 00
83395	Elerie	Halifax	29	Lewis Murray	Port-Richmond	5	61 50
83083	Emma Proctor	P't-Hawksb'ry	41	Edward Proctor	Riv. des Habit	9	99 50
80944	Espérance	Guysboro	10	Joseph Petitpas	Arichat	3	29 50
103454	Ethel B	Arichat	10	Rémi Boudrot	Petit de Grat	3	29 50
88462	Fannie S	do	28	Docithé Fougère	Riv. Bourgeois	9	86 50
88599	Guide	Halifax	38	Edward Poirier,	D'Escouss (en b)	12	116 00
38468	Hector	Arichat	35	George Walker	Bassin	4	61 00
96764	Ida C. Spoffard	P't-Hawksb'ry	54	Robert Murray	Port-Richmond	6	93 00
85560	Jacques	Yarmouth	58	Frederic Poirier	D'Escousse	13	142 50
83135	J. M. B	Halifax	20	Sam. P. Burke	Saint-Pierre	7	65 50
80972	John Vincin	Sydney	17	Simon Delorey	Ile Janovin	5	49 50
88467	Katie	Arichat	11	Frank Sampson	Poulamond	3	30 50
103458	R. McKenzie	do	17	James Barron	Lardoise	6	56 00
38516	Lady of the Lake	do	26	Peter Landry	Saint-Pierre	8	78 00
96763	Lilia Linwood	do	67	Wm I. Levisconte	Riv. Bourgeois	15	164 50
88455	Laura Victoria	do	39	Henry McDonald	D'Escousse	11	110 50
72071	Lumen Diei	do	20	Urbain Sampson	Riv. Bourgeois	6	59 00
88463	Maria	do	14	Andrew Boudrot	Petit de Grat	4	40 00
85388	Mary Alice	Halifax	21	Edward Malcom	Port-Malcom	5	53 50
38522	Mary	Arichat	23	Isaïe Boudreau	Riv. Bourgeois	7	68 50
100380	Mary D	Sydney	27	Leon Sampson	Saint-Pierre	8	79 00
72048	Neptune	Arichat	26	Henry Sampson	Riv. Bourgeois	7	71 50
74365	Nova Stella	do	53	Léon Poirier	D'Escousse	15	150 50
54139	Ocean Belle	Halifax	20	Isidore Fougère	Poulamond	9	78 50
61630	Olive J	do	57	John Malcom	Port-Malcom	10	122 00
38462	Partners	Arichat	25	Thomas Sampson	Riv. Bourgeois	2	38 00
72067	Philomène D	do	22	John Pelham	Ile Janovin	4	48 00
46485	Quicksteps	P't-Hawksb'ry	52	John Murray, jr	Port-Richmond	4	78 00
88439	Ripple	Halifax	20	Isidore Boudrot	Petit de Grat	2	33 00
64033	Ripple	P't Hawksb'ry	34	Geo. Cruickshank	Port-Richmond	4	60 00
92599	Thistle	Sydney	11	Robt. Monbourquette	L'Ardoise-Ouest	4	37 00
71034	Vanguard	Arichat	51	Dominique Boudrot	Petit de Grat	5	83 50
57662	Village Bride	Halifax	24	Peter Malcolm	Port-Malcolm	6	63 00
38523	Victoria	Arcihat	24	Henry Burke	Saint-Pierre	7	69 50

COMTÉ DE SHELBURNE.

94632	A. C. Greenwood	Shelburne	15	Hugh M. Perry	Pointe Noire	5	47 50
97034	A. D'E	Yarmouth	15	David H. Blades	Havre des Bois (en haut)	3	34 50
90655	Annina	do	12	George Pike	Coffin's-Croft	5	44 50
100620	Alina,	Shelburne	80	Churchill Locke	Lockeport	21	216 50
100617	Altona	do	28	Austin Swansburg	Petit Havre	7	73 50
100612	Ardella	do	10	Eleazer Crowe	Pointe au Sable	2	23 00

LISTE des navires qui ont reçu reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Écosse—*Suite.*

COMTÉ DE SHELBURNE —*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ cts.
100813	Blanche	Barrington	24	Jethro C. Swim	Havre de Clark	9	82 50
88551	B. M. Thorbourne	Shelburne	80	John M Thorbourn	Baie Jordan	20	210 00
103186	Brittania	do	11	Ross Enslow	Green-Harbour Ouest	5	43 50
96970	Charlie Richardson	do	26	John B. Harding	Rockland	8	78 00
100605	Dawn	Barrington	49	A. N. Smith	Barrington	13	133 50
83492	Dessie	Liverpool	11	E. A. Capstick	Lockeport	4	37 00
96976	Edith	Shelburne	40	Enos Churchill	do	10	105 00
77603	Eldon C	Barrington	27	Josiah S. Thomas	Cap du Nègre	8	79 00
103789	Effie B. Nickerson	Shelburne	22	Amasa Nickerson	Havre Central-Wood's	7	67 50
85731	Eva L. H	do	62	Bradf'd P. Thorburn	Pointe de Sable	15	159 50
83255	Floyd	Annapolis	20	Eldridge Nickerson	Havre de Shag	6	59 00
90645	Fly	Yarmouth	16	Charles M. Wickens	H. de Shag (en b)	6	55 00
103065	Garnet	do	27	Thomas W. Crowell	Baccaro	6	66 00
100815	Happy Home	Barrington	10	Wm. E. Smith	Port La Tour (h)	4	36 00
80799	Hattie E	Digby	16	Isaac A. Nickerson	Havre de Shag	5	48 50
90647	Hattie Emeline	Yarmouth	11	Charles A. Reynolds	Port La Tour (h)	4	37 00
100607	Icelda	Shelburne	19	Arthur Hardy	Rockland	6	58 00
88554	Jersey Lily	do	80	Enos Churchill	Lockeport	20	210 00
107052	J. J. Clark	Barrington	67	Prince W. Stoddard	Havre de Wood (en bas)	15	164 50
85566	J. Lyons	do	17	David Slate	Cap-Negro	7	62 50
54132	John Franklin	Halifax	18	Leander McKenzie	Jordan-Est	3	37 50
61572	John Halifax	Shelburne	63	John M. Harding	Osborne	8	115 00
94941	John Purney	do	80	George H. King	Pointe de Sable	22	223 00
73967	Katie	Liverpool	14	Churchill Locke	Lockeport	5	46 50
90438	Lark	Barrington	13	John C. Ross	Port La Tour (h)	5	45 50
80624	Lima	Yarmouth	12	William Halliday	Pointe de l'Ours	6	51 00
94661	L. C. Tough	Halifax	12	Thomas Swain	Pointe Noire	4	38 00
103173	Mabel	Shelburne	21	John Matthews	Rockland	7	66 50
103712	Marguerite	Yarmouth	10	Jared Brannen	Havre de Wood (en bas)	5	42 50
83493	Mary C	Liverpool	80	Wm. McMillan	Lockeport	20	210 00
103057	May Flower	Yarmouth	12	Harry Greenwood	Havre de Shag	4	38 00
103184	May Flower	Shelburne	26	Mark A. Vernon	Pointe de Sable	7	71 50
103177	May Flower	do	12	Adam B. Hamilton	Village-Carleton	2	25 00
100614	May Flower	do	11	Benjamin Hardy	Allendale	3	30 50
83434	Mary May	do	20	Adam J. Firth	Shelburne	7	65 50
92568	Mary Kate	do	13	Charles G. Acker	Church-Over	5	45 50
90439	Oscar F	do	18	William D. Penney	South-Side	9	76 50
103782	Oasis	do	80	John A. McGowan	Shelburne	24	236 00
103788	Plover	do	80	George A. Cox	do	24	236 00
75595	Ripple	Yarmouth	19	Vincent Brannen	Havre de Wood	4	45 00
100319	Rob Roy	do	12	James E. Nickerson	do	3	31 50
53551	Roving Bird	Halifax	24	King Perry	Havre Nord-Est	7	69 50
100616	Sea Slipper	Shelburne	11	James Enslow, jr	West-Green-Har	4	37 00
77956	Speed	Yarmouth	13	Robert Nickerson	Hr. de Wood (h)	3	32 50
103783	Springwood	Shelburne	80	William McMillan	Lockeport	22	223 00
90433	St. Ann	Barrington	11	Chas. H. Dickson	Havre de Wood	4	37 00
90648	Stranger	do	15	Ira P. Brown	Stoney-Island	4	41 00
96961	Tivoli	Shelburne	24	Wm. J. Doane	Tête-Rouge	6	63 00
103179	Trilby	do	31	Wm. McMillan	Lockeport	8	83 00
100608	Vesper	do	14	Churchill Locke	do	5	46 50
77744	Whip-poor-will	do	17	J. P. Littlewood	Ingomar	5	49 50
90430	Will Carleton	Barrington	80	Joseph A. Smith	Port La Tour	17	190 50
103183	Wren	Shelburne	18	William McCarthey	Shelburne	6	57 00
75722	Yuba	Yarmouth	15	Charles E. Crowell	Port La Tour	6	54 00

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Fin*.

COMTÉ DE VICTORIA.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.	
							$	c.
100383	Florence L.	Sydney	10	William Young	Sugar Loaf	2	23	00
74039	James Henry	do	18	John Dunphy	Ingonish-Sud	5	50	50
100840	Maritime	Lunenburg	59	R. E. Burke	Ingonish	9	117	50
97042	Sea Bird	Halifax	17	Peter McDonald	Havre de McKinnon	3	36	50
107351	Wilfrid Laurier	Sydney	10	Daniel McLeod	Ingonish-Sud	3	29	50

COMTÉ DE YARMOUTH.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.	
80647	Annie M. Bell	Yarmouth	64	Leander Amiro	Pubnico E.(en b.)	16	168	00
94980	Aurore	do	80	Leon D'Eon	Pubnico-Ouest	18	197	00
88267	Bessie May	St-Jean	23	Nathaniel Pierce	Charlesville	9	81	50
103051	Carrie May	Yarmouth	25	James Gardner	Argyle-Sound	8	77	00
85536	Circassian	do	80	A.F. Stoneman et Cie	Yarmouth	18	197	00
94977	Civilian	do	80	Charles D'Entremont	Pubnico-Ouest	20	210	00
100819	David James	Barrington	27	James Lennox	Pubnico (haut)	10	92	00
88403	David Sprague	Yarmouth	31	W. A. Killam	Yarmouth	*	31	00
103053	Eddie C	do	10	James F. Harding	Pubnico (en bas)	3	29	50
103066	Eddie J	do	23	Anthony M. D'Entremont	Pubnico-Ouest	8	75	00
85683	Edith L	Digby	16	W. A. Killam	Yarmouth	*	16	00
85551	Ethel	Yarmouth	80	J. H. Porter et Cie	Tusket-Wedge	16	184	00
97036	Eva	do	10	Addison Morton	Argyle (en bas)	2	23	00
100535	Fairplay	do	11	Josiah B. Lewis	Yarmouth	2	24	00
90654	Flora	do	64	David D'Entremont	Pubnico-Ouest	20	194	00
94972	Florence	do	11	Josué Boudreau	Tusket-Wedge	5	43	50
90885	Georgiana	do	80	Henry Lewis	Yarmouth	22	223	00
80643	Hazel Dell	do	80	James Amiro	Pubnico-Ouest	15	177	50
100327	Hattie	do	10	Robert Ellenwood	Yarmouth	3	29	50
100326	Helena	do	14	William McNair	Argyle-Sound	2	27	00
103717	Henry L	do	10	Archangel D'Entremont	Pubnico-Ouest	2	23	00
88587	Jessie May	do	14	Alexander Hemlow	Yarmouth	4	40	00
103059	Lady Bourque	do	11	Anselme Bourque	Anse de Bourque	2	24	00
88261	Little Joe	do	18	Thomas A. Crosby	Yarmouth	3	37	50
103709	Lizzie E	do	14	E. Juston Ellis	Port Maitland	5	46	50
80614	Louise	do	80	J. H. Porter et Cie	Tusket-Wedge	18	197	00
103718	Lucy	do	10	Amb. D'Entremont	Pubnico-Ouest	4	36	00
80632	Lumen	do	30	J. H. Porter et Cie	Tusket-Wedge	9	88	50
88596	M. A. Louis	do	64	A.F. Stoneman et Cie	Yarmouth	19	187	50
88583	Mary O'Dell	do	14	Levi Robicheau	do	2	27	00
90659	N. A. Laura	do	59	Remi D'Entremont	Pubnico-Ouest	16	163	00
103705	Nebula	do	24	Ferdinand Amiro	do	10	89	00
90892	Nellie	do	59	J. H. Porter et Cie	Tusket-Wedge	16	163	00
90873	Primrose	do	34	Henry T. D'Entremont	Pubnico (en bas)	9	92	50
103706	Regine	do	10	Wm. D'Entremont	Pubnico-Ouest	3	29	50
88589	Sanford	do	20	W. A. Killam	Yarmouth	*	20	00
83254	Sea Foam	Annapolis	28	Joseph L'Amiro	Pubnico E.(en b.)	6	67	00
75724	Sea Foam	Yarmouth	75	J. H Porter et Cie	Tusket-Wedge	18	192	00
100323	Senora	do	80	Marc A Surette	Pubnico-Ouest	21	216	50
100313	Souvenir	do	71	Sylvain D'Entremont	do	20	201	00
103716	Valkyrie	do	11	Peter Amiro	do	5	43	50
100811	Vesta Pearl	do	40	W. A. Killam	Yarmouth	6	79	00
90896	Wapiti	do	80	A.F. Stoneman et Cie	do	18	197	00
103704	Whisper	do	31	Peter Amiro	Pubnico-Ouest	8	83	00
85541	Willie M	do	24	Sylvain Amiro	Pubnico E.(en b.)	6	63	00
85559	Willie F	do	12	Riley W. Haskell	Port-Maitland	5	44	50
90882	Will O' the Wisp	do	51	A.F. Stoneman et Cie	Yarmouth	19	174	50
90897	Wrasse	do	56	do	do	19	179	50

* L'équipage n'avait pas droit à la prime.

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouveau-Brunswick—*Suite*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

COMTÉ DE CHARLOTTE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
103124	Addie B	St-André	12	Arthur Ramsdell	Whitehead	4	38 00
103995	Annie	do	16	Joseph Hatt	Anse de Woodward	3	35 50
94727	Aurelia	St-Jean	22	James Scoville	North-Head	5	44 50
103996	Au revoir	St-André	15	Frederick Russell	Anse au Phoque	3	34 50
103127	Avis C. Tobey	do	13	Hamilton Bancroft	Anse de Woodward	5	45 50
64011	Bee	do	18	Sherman Lawson	Anse de Flagg	5	50 50
100111	Bess	Parrsboro	24	Francis Cassidy, père	Lepreaux	3	43 50
103128	Britannia	St-André	22	Charles Sinclair	Castalia	4	48 00
88409	Carrie	Digby	12	Thomas A. Cook	La Tête	3	31 50
103118	Della F. Tarr	St-André	34	Chas H. Greenwood	Wilson's-Beach	3	53 50
92505	Edith B	do	47	Winslaw Richardson	Leonardville	5	79 50
103114	Edward Morse	do	32	Alexander Calder, fils	Welchpool	5	64 50
80803	Exenia	Windsor, N.E	18	Wm. F. Parker	Havre au Castor	5	50 50
80882	Ella Mabel	St-André	14	Walter Calder, fils	Welchpool	4	40 00
83202	Enchantress	do	10	Peter Dixon	Anse de Flagg	1	16 50
88276	Falcon	do	12	John F. Cronk	do	5	44 50
75601	Flash	Digby	10	Albert E. Coggins	Westport N. S.	3	29 50
92511	Fleetwing	St-André	11	Aldin McFarland	Anse de Flagg	3	30 50
97146	Free Trade	do	10	Lorenzo C. Watt	do	3	29 50
94834	Flora Woster	do	22	Andrew McGee	Back-Bay	4	48 00
97150	Gleaner	do	13	Frank Newman	Wilson's-Beach	3	32 50
9250[illegible]	Grey Eagle	do	13	Bismark Dick	Back-Bay	5	45 50
83463	Havelock	do	33	William James	Wilson's-Beach	4	59 00
94839	Harrie	do	14	Wm. J. Tucker	La Tête	3	33 50
103119	Hortense	do	15	W. J. Morse	White-Head	5	47 50
103121	Island Girl	do	17	Frank Ingersoll et fils	Anse de Flagg	4	43 00
80604	Jennie C	Yarmouth	16	Daniel Thompson	Havre de Black	3	35 50
103997	Jessie James	St-André	11	Lewis Frankland	Whitehead	3	30 50
51965	John E. Dennis	do	18	Alfred Stanley	North-Head	3	37 50
77766	Laconic	Shelburne	15	John Dixon, père	Anse de Flagg	3	34 50
88273	Lillian E	St-André	13	Andrew McGee	Back-Bay	3	32 50
88407	Linnet	do	15	James Scovil	Anse de Flagg	4	41 00
59342	Lizzie S. McGee	do	14	Andrew McGee	Back-Bay	5	46 50
83426	Louisa	St-Jean	16	Bristol Hargrove	Havre au Castor	5	48 50
92514	Maggie Jane	St-André	10	John Thomas	Anse de Flagg	3	29 50
103117	Margaret	do	49	Bernard Eldridge	Havre au Castor	9	107 50
85442	Mystery	do	14	Charles Dixon	North-Head	4	40 00
94837	Olga	do	11	Thomas Richardson	Anse de Lord	3	30 50
95518	Peril	do	18	George Dixon	Havre au Castor	5	50 50
75591	Rise and Go	do	16	Wm. Sirles	Wilson's-Beach	6	55 00
75864	Roving Lizzie	Weymouth	11	Benjamin Carter	Anse de Seeley	2	24 00
88272	Simeon H. Bell	St-André	14	Charles Dixon	North-Head	3	33 50
59387	Telephone	do	19	James Brown, fils	Wilson's-Beach	5	51 50
88414	Trumpet	St-Jean	20	George U. Wright	Havre au Castor	4	46 00
103998	Try Again	St-André	15	A. W. Ingersoll	Anse de Woodward	3	34 50
103129	Uncle Sam	do	11	John G. Fraser	do	4	37 00
94832	Venus	do	42	Simon Brown	Wilson's-Beach	6	81 00
103125	Virgin Queen	do	16	Nelson Morse	Ile Whitehead	4	42 00
77969	Wave Queen	do	11	Hiram Foster	Anse de Flagg	3	30 50

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouveau-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ cts.
72099	Adelina	Chatham	12	Clement Lanteigne	Lamèque	4	38 00
100984	Alice	do	11	Chas. Robin, Collas et Cie	Caraquet	4	37 00
103279	Alice Maud	do	10	do	do	4	36 00
92419	Anna	do	12	Dosithé Chiasson	Lamèque	4	38 00
96739	Angeline	do	14	Joseph C. Doiron	Caraquet	6	53 00
103071	Anglesea	do	12	Hya. H. LeBouthillier	do	4	38 00
100987	Arabi	do	12	Philip Rive	do	3	31 50
103085	Argentina	do	12	Chas. Robin, Collas et Cie	do	3	31 50
103009	Adeline Gladys	do	12	Richard Young	Shippégan	4	38 00
97194	Alika	do	12	Lange Paulin, jr	Lamèque	3	31 50
103081	Albatross	do	13	Thomas Ahier	Shippégan	3	32 50
100960	Annie M	do	11	W. S. Loggie et Cie	Chatham	3	30 50
103763	Alouette	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	3	29 50
103780	Britannia	do	13	Wm. Fruing et Cie	Caraquet	3	32 50
100780	Britannia	do	12	C. Hubbard	do	4	38 00
100983	Bee	do	11	Chas. Robin, Collas et Cie	do	4	37 00
100975	Big Bear	do	10	Robert Young	do	3	29 50
100299	Blanchard	do	11	Chas. Robin, Collas et Cie	do	3	31 50
100909	Blue Nose	do	11	Joseph Sewell	do	3	30 50
103589	Blenheim	do	13	Chas. Robin, Collas et Cie	do	4	39 00
72079	Betsy	do	13	Sebastien Noel	Lamèque	3	32 50
103072	Ben Hur	do	11	Richard Young	Shippégan	3	30 50
61431	Bee	do	11	Paul Noel	Lamèque	4	37 00
100988	Caesar	do	10	Philip Rive	Caraquet	5	42 50
100774	Calliope	do	12	do	do	3	31 50
103585	Cedric	do	14	do	do	4	40 00
103271	Celia	do	11	Dominique Gallien	do	3	30 50
100784	Charlotte	do	13	R. Young	do	3	32 50
100789	Chazalic	do	11	do	do	3	30 50
96730	Christina	do	11	Chas. Robin, Collas et Cie	do	4	37 00
100916	Cygnet	do	12	do	do	4	38 00
100971	Cyprian	do	10	Elie Sivret	do	3	29 50
101000	Condor	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	5	42 50
103083	Corsair	do	10	do	do	4	36 00
100915	Dawn	do	12	Chas. Robin, Collas et Cie	Caraquet	5	44 50
100917	Dora	do	11	do	do	3	30 50
100913	Daffodil	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	4	36 00
92412	Dollie Dutton	do	13	Richard Young	do	4	39 00
103076	Dipper	do	12	W. S. Loggie et Cie	Chatham	3	31 50
100999	Dove	do	11	Thomas Ahier	Shippégan	4	37 00
103590	Eliza	do	13	Chas. Robin, Collas et Cie	Caraquet	4	39 00
100293	Eliza	do	15	Robert Young	do	4	41 00
96737	Elmina	do	11	Jacques Noel	Lamèque	4	37 00
100986	Empress	do	12	Robert Young	Caraquet	3	31 50
103776	Esk	do	14	do	do	3	33 50
100772	Estelle	do	13	Philip Rive	do	3	32 50
100787	Ethel	do	11	R. Young	do	3	30 50
100905	Evangeline	do	10	Philip Rive	do	4	36 00
100998	Eagle	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	4	36 00
100911	Emperor	do	10	do	do	4	36 00
100298	Fisher	do	12	Joseph H. Chiasson	Petit Lemèque	4	38 00
103077	Fame	do	10	W. S. Loggie et Cie	Chatham	4	36 00

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouveau-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER—*Suite*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Residence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ cts.
61445	Flavie	Chatham	13	Théophile Duguay	Lamèque	4	39 00
96736	Fly	do	14	Richard Young	Shippégan	3	33 50
100977	Fly	do	12	Chas. Robin, Collas et Cie	Caraquet	3	31 50
61405	Fly	do	11	Alexander McLaughlin	Tracadie	4	37 00
83399	Fannie R. C	Halifax	21	Benj. Windsor	Havre de Miscou.	4	47 00
100782	Flying Foam	Chatham	12	Robert Young	Caraquet	3	31 50
100912	Foam	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	4	36 00
103001	Falcon	do	10	do	do	4	36 00
100778	Gambetta	do	13	C. Hubbard	Caraquet	3	32 50
100993	Garfield	do	10	Philip Rive	do	3	29 50
100954	Gazelle	do	10	C. Hubbard	do	3	29 50
100919	Gazelle	do	12	Chas. Robin, Collas et Cie	do	3	31 50
100968	Gem	do	11	Chas. Robin, Collas et Cie	do	4	37 00
103282	Gilknockie	do	11	Robert Young	do	3	30 50
100964	Gladstone	do	10	Philip Rive	do	3	29 50
100910	Gleaner	do	13	Luc Lanteigne	do	3	32 50
100992	Great Mogul	do	11	Philip Rive	do	2	24 00
92418	Grip	do	12	James Davidson	Tracadie	4	38 00
100790	Guiding Star	do	11	R. Young	Caraquet	3	30 50
96733	Gem	do	12	Richard Young	Shippégan	4	38 00
103086	Gipsey	do	20	W. S. Loggie et Cie	Chatham	5	52 50
103766	Genesta	do	12	Thomas Ahier	Shippégan	3	31 50
100989	Gladiator	do	11	Philip Luce	Petite Shippégan	3	30 50
100994	Hercules	do	10	Philip Rive	Caraquet	4	36 00
61425	Hope	New-Carlisle	13	Chas. Robin, Collas et Cie	do	3	32 50
100903	Hope	Chatham	12	R. Young	do	3	31 50
103939	Hope	do	11	Michael Bisho	Inkerman	2	24 00
100906	Hotspur	do	10	Philip Rive	Caraquet	3	29 50
100956	Harold N	do	12	W. S. Loggie et Cie	Chatham	3	31 50
103765	Hirondelie	do	11	Thomas Ahier	Shippégan	4	37 00
103931	Irene	do	12	Wm. Fruing et Cie	Caraquet	3	31 50
100997	Ivanhoe	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	3	29 50
103779	Ibis	do	11	Wm. Fruing et Cie	do	4	37 00
96724	Isabel	do	11	do	do	5	43 50
103281	Japan	do	11	R. Young	Caraquet	3	30 50
100965	Josephine	do	11	Philip Rive	do	3	30 50
100958	John B	do	11	W. S. Loggie et Cie	Chatham	5	43 50
103289	Jersey Lily	do	12	Thomas Ahier	Shippégan	3	31 50
100981	Kite	do	11	Chas. Robin, Collas et Cie	Caraquet	3	30 50
103283	Koh-i-noor	do	13	Philip Rive	do	5	45 50
103288	Kite	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	3	29 50
103089	Lady Maud	do	11	Philip Rive	Caraquet	4	37 00
100951	Leo	do	13	Hyacinthe Lanteigne	do	4	39 00
103280	Lily	do	11	Chas. Robin, Collas et Cie	do	4	37 00
100972	Lizzie D	do	11	Robert Young	do	3	30 50
103003	Lark	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	3	29 50
92403	Marie	do	26	Ubalde Landry	Grande Anse	3	45 50
72100	Marie	do	11	Onésime Chiasson	Lamèque	4	37 00
103278	Marie Celia	do	13	Wm. Fruing et Cie	Caraquet	4	39 00
100292	Marie Joseph	do	12	Lazare Gauvin	Lamèque	4	38 00
100781	Mary Louise	do	11	C. Hubbard	Caraquet	3	30 50
100295	Marie Louise	do	18	Joseph A Poulin	do	4	44 00
61447	Merida	do	13	Andrew D. Aché	Lamèque	4	39 00

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouveau-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
100779	Mermaid	Chatham	11	C. Hubbard	Caraquet	3	30 50
103088	Max	do	10	Maxime Cormier	do	5	42 50
100955	Majestic	do	10	C. Hubbard	do	3	29 50
103084	Mary Emma	do	11	Onésime Paulin	do	3	30 50
103768	May Flower	do	13	Chas. Robin, Collas et Cie	do	3	32 50
100785	Midnight	do	12	R. Young	do	3	31 50
100300	Mikado	do	13	Chas. Robin, Collas et Cie	do	4	39 00
88669	Morning Star	do	12	Gustave Gionet	Pokemouche	2	25 00
100957	Mary R.	do	12	W. S. Loggie et Cie.	Chatham	3	31 50
100970	Nellie	do	11	Dominique Gallien	Caraquet	3	30 50
103284	Normandy	do	11	Philip Rive	Caraquet.	3	30 50
103004	Oriole	do	11	Thomas Ahier	Shippegan.	3	30 50
103005	Osprey	do	10	do	do	4	36 00
100297	Palma	do	14	Olivier Duguay.	Lamèque.	4	40 00
100776	Patrick	do	11	Philip Rive	Caraquet	5	43 50
96740	Providence	do	13	Prospère Albert	do	4	39 00
100904	P. T. S	do	11	Thomas Sivret	do	4	37 00
96732	Providence	do	11	Joseph L. Robichaud	Ile Shippegan.	4	37 00
72076	Providence	do	12	Thomas Ahier	Shippegan	4	38 00
103080	Ptarmigan	do	11	do	do	3	30 50
103764	Petrel	do	12	do	do	4	38 00
103777	Penguin	do	13	Wm. Fruing et Cie.	do	2	26 00
103778	Pelican	do	13	do	do	4	39 00
100979	Ranger	do	10	Chas. Robin, Collas et Cie	Caraquet.	4	36 00
100775	Red Gauntlet	do	11	Philip Rive	do	3	30 50
100952	Replevin	do	10	Chas. Robin, Collas et Cie.	do	4	36 00
97191	Rita	do	12	Chas. Robin, Collas et Cie	do	3	31 50
100908	Rosalie	do	10	Edward O. LeBouthillier	do	3	29 50
100773	Rupert	do	12	Philip Rive.	do	3	31 50
96727	Ryse	do	11	Sinaïe Aché	Lamèque	3	30 50
103078	Reward	do	13	James DeGrace.	Shippegan	4	39 00
103272	Red Weasel	do	11	Richard Young	do	4	37 00
103273	Russel	do	10	John M. Ward	Miscou	4	36 00
103587	Romulus	do	19	W. S. Loggie, Cie.	Chatham	4	45 00
103287	Raven	do	11	Thomas Ahier.	Shippegan	4	37 00
100907	Sarah	do	10	Robert Young	Caraquet	4	36 00
74401	Sarah	do	11	Nazaire Noel	Lamèque.	3	30 50
103010	Sarah B	do	10	Joseph Lanteigne(E)	Caraquet.	3	29 50
92408	Sarah A. W	do	15	Robert J. Wilson	Pointe de Wilson	3	34 50
103584	Saxon	do	13	Philip Rive.	Caraquet	3	32 50
100914	Sea Flower	do	11	Chas. Robin, Collas et Cie	do	3	30 50
100901	Sea Flower	do	12	Robert Young	do	4	38 00
100961	Silver Moon	do	14	Onésime Gallien	do	3	33 50
100788	Sir Charles	do	11	R. Young	do	3	30 50
100974	Sivret	do	10	do	do	4	36 00
103087	Stanley	do	10	Marcel Caron.	do	4	36 00
100963	Stanley	do	10	Philip Rive.	do	3	29 50
103767	Stella Maris	do	19	Luc Friolet.	do	4	45 00
103008	St. Joseph	do	12	Adolphe Aché	Lamèque	4	38 00
103772	Surprise	do	10	Thomas Blanchard	Caraquet.	3	29 50
100986	Swift	do	11	Augustin Lanteigne.	Petite Shippegan	3	30 50
96731	Sea Star	do	13	Joseph Savoy.	Ile Shippegan	4	39 00
100959	Sea Bird	do	10	W. S. Loggie et Cie.	Chatham	4	36 00

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouveau-Brunswick—*Suite*.

COMTÉ DE GLOUCESTER—*Suite*.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
103006	Swallow	Chatham	11	Thomas Ahier	Shippegan	4	37 00
103762	Swan	do	14	do	do	3	33 50
103761	Swing	do	11	Agapit A. Albert	Caraquet	3	30 50
100779	Teutonic	do	11	C. Hubbard	do	4	37 00
100918	Tickler	do	12	Chas. Robin, Collas et Cie	do	3	31 50
103583	Two Brothers	do	11	Mathew Wilson	Petite Shippegan	2	24 00
96738	Three Brothers	do	12	Richard Young	Shippegan	4	38 00
103082	Thrush	do	10	Thomas Ahier	do	4	36 00
103285	Valkyrie	do	12	Philip Rive	Caraquet	3	31 50
100995	Voltaire	do	10	do	do	3	29 50
100966	Von Moltke	do	11	do	do	3	30 50
103274	Vesuvius	do	10	George D. Maillet	Shippegan	4	36 00
103775	Victoria	do	16	W. S. Loggie et Cie.	Chatham	4	42 00
103588	Vulture	do	13	do	do	4	39 00
100985	Wasp	do	12	Chas. Robin, Collas et Cie	Caraquet	4	38 00
100953	White Wings	do	10	R. Young	do	3	29 50
100973	World's Fair	do	11	do	do	3	30 50
96735	White Fish	do	12	Joseph L. Savoy	Lamèque	4	38 00
103079	Wren	do	11	Thomas Ahier	Shippegan	4	37 00
100920	Zephyr	do	12	C. Robin, Collas et Cie	Caraquet	3	31 50

COMTÉ DE NORTHUMBERLAND.

100969	John Bull	Chatham	10	James Anderson	Pte de l'Eglise	4	36 00
92420	Mary Louise	do	13	Donald Loggie	do	3	32 50
83096	St. Patrick	do	16	John White	Niguac (en haut)	4	42 00

COMTÉ DE RISTIGOUCHE.

94959	Winnie G. S	Lunenburg	26	Donald McGregor	Dalhousie	4	52 00

COMTÉ DE SAINT-JEAN.

88253	E. B. Colwell	Saint-Jean	19	Addison Thompson	Havre Dipper	5	51 50
59373	E M. Oliver	Saint-André	14	Charles Harkins	do	3	33 50
104000	Little Gracie	do	11	Francis Campbell	do	2	24 00
77783	Lost Heir	Saint-Jean	15	Henry Alston	Pisarinco	3	34 50
52159	Mary E.	do	21	Frederick Buchanan	Saint-Jean	3	40 50
92509	Mary Jane	Saint-André	13	Mark Shannon	do	3	32 50
80630	Vanity	Yarmouth	11	Patrick Murray	Havre Dipper	3	30 50
97149	Winnie	Saint-André	12	Robert McLellan	do	2	25 00

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMTÉ DE KING.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
69132	Belle of the Bay	Gusborough	20	John Gosbee	Rivière Murray	4	46 00
92675	Can't Help It	Pictou	40	John Herring	Havre Murray-S.	9	98 50
38335	Elizabeth	Arichat	17	William Hemphill	Georgetown	3	36 50
38477	Elizabeth	do	18	Amos Landry	Montague Bridge	6	57 00
83196	Ethel Blanche	Pictou	17	William Reynolds	Havre Murray-S.	7	62 50
100691	Francis E. Willard	do	23	Benjamin H. Herring	do	6	62 00
75552	Hannah Elridge	Charlottetown	57	Henry Dicks	Georgetown	7	102 50
75566	Julia A.	do	15	Reuben Penny	Havre Murray-S.	4	41 00
69109	Marcella Butler.	Halifax	38	John Hemphill	Georgetown	4	64 00
90639	Morell	Georgetown	16	Edward Delorey	do	3	35 50
100696	Marion Emerson	Pictou	30	Reuben Cahoon	Havre Murray-S.	8	82 00
74160	Sea Bird	Charlottetown	20	Joseph White.	do	6	59 00
90488	Wave	do	19	James Delorey	Brudenell	4	45 00

COMTÉ DE PRINCE.

71310	Black Watch	Charlottetown	23	Benjamin Perry	Alberton	5	55 50
103771	J. Anny	Chatham	12	John Poirier	Tignish	5	44 50
92473	Lucy Louise	Charlottetown	19	James Roach	Malpèque	5	51 50
94992	Sarah P. Ayer	do	64	John Champion	Alberton	9	122 50
96926	Sea Foam	do	15	Donald McIntyre	Lot 14	4	41 00
88518	W. F. Elizabeth	Sydney	10	Roderick McDougall	Port-Hill	4	36 00

COMTÉ DE QUEEN.

92466	G. H. Gardner	Charlottetown	17	E. Marshall	Rustico-Nord.	7	62 50
96936	Katie and Ella	do	20	Lauchlin H. McLaine	Charlottetown	3	39 50
90206	Minnie Mac *	do	15	John W. Clow	Chemin, lot 34	5	45 00
92663	Prince Edward *	do	18	Lauchlin H. McLaine	Charlottetown	1	24 00
103592	Rosamond	do	18	Thomas Doyle	Rustico-Nord.	6	57 00

* Pour 1897.

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC.

COMTÉ DE GASPÉ.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
94675	Success	Halifax	15	R. J. Leslie	Amherst, I. M.	4	41 00

COMTÉ DE SAGUENAY.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
74270	Amarilda	Québec	24	Cléophas Vézina	Saint-Michel	3	43 50
85756	Aristile	do	19	Philéas Vézina	do	2	32 00
61966	D. Cronan	Halifax	40	Pierre Le Marquand	Pointe aux Esquimaux	7	85 50
103533	Dolphin	do	21	James Fequet	Ile du Vieux-Fort	3	40 50
88469	George Clarke, jr.	Arichat	64	Luke Cormier	Pointe aux Esquimaux	8	116 00
69382	Marie du Sacré Cœur	Gaspé	46	Paul Landry	do	10	111 00
100365	Marie Louise	Québec	13	François Germain	Ottawa	2	26 00
103358	Romeo	do	22	Louis Pineau	Bic	2	35 00
107231	Ste. Anne	do	13	Magloire Chouinard	Manicouagan	4	39 00
92334	Ste. Marie	do	53	Pierre Ouellette	Québec	6	92 00
80753	Stella Maris	do	51	Louis Cummings	Pointe aux Esquimaux	8	103 00
75680	Sea Star	do	52	William Leblanc	do	6	91 00
69591	Ste. Marie	do	37	Alex Scherrer	do	6	76 00
64873	Willie	do	36	Louis Gagnon	Pentecôte	3	55 50
66727	Willow	do	18	Auguste Boulet	St-Thomas Mgny	3	37 50

ANNEXE N° 3.

NOUVELLE-ÉCOSSE

District N° 1.—Comprenant les quatres comtés de l'Ile du Cap-Breton.
Inspecteur, A. C. Bertram, Sydney-Nord, C. B.

District N° 2.—Comprenant les comtés de Cumberland, de Colchester, de Pictou, d'Antigonish, de Guysborough, de Halifax et de Hants.
Inspecteur, Robert Hockin, Pictou.

District N° 3.—Comprenant les comtés de King, d'Annapolis, de Digby, de Yarmouth, de Shelburne, de Queen et de Lunenburg.
Inspecteur, L. S. Ford, Milton.

DISTRICT N° 1.

RAPPORT ANNUEL TOUCHANT LES PÊCHERIES DE L'ILE DU CAP-BRETON.

SYDNEY-NORD, C. B., 2 janvier 1897.

A l'honorable sir LOUIS DAVIES, C. C. M. G,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel concernant les pêcheries du district numéro 1, Nouvelle-Ecosse, comprenant les comtés de Cap-Breton, Inverness, Richmond et Victoria, ainsi qu'un résumé synoptique des rapports des gardes-pêche, donnant les espèces, la quantité et la valeur des poissons pris pendant l'année.

La valeur totale de la pêche pour l'année 1898 s'élève à $1,061,235.39, contre $1,056,115.83 pour l'année précédente, soit une augmentation de $5,119.56 pour l'année 1898 sur l'année 1897. L'augmentation est limitée aux comtés du Cap-Breton et d'Inverness. Le premier donne une augmentation de $27,706.47, et le dernier $77,-315.50. Il s'en suit que les comtés de Richmond et Victoria montrent une diminution considérable ; pour le premier cette diminution est de $37,838.30, et pour le dernier de $62,064.11.

Les espèces de poissons sur lesquelles a porté l'augmentation dans le Cap-Breton sont le saumon, le hareng, la morue et l'égrefin, et dans le comté d'Inverness le saumon, le hareng salé, le maquereau, la morue et le flétan ; la diminution dans le comté de Victoria comprend le saumon, le maquereau, le homard, la merluche et le flétan, et dans le comté de Richmond, le homard, la morue, l'égrefin et la seiche.

Le tableau suivant fera voir sur quelles espèces de poisson ont porté l'augmentation et la diminution dans toutes les pêcheries de l'Ile :—

Espèces de poisson.		Augmentation.	Diminution.
Saumon, frais	liv.	51,116	
do en conserves	liv.	7,620	
do salé	brls.	46	
Hareng, salé	brls.	1,882	
do frais	liv.		266,690
do fumé	liv.		11,000
Maquereau, frais	liv.	23,173	
do salé	brls.	3,580	
Homard, en conserves	boîtes.		198,626
do frais	liv.	442,100	
Morue, séchée	qtx.		13,670
Egrefin, frais	liv.	15,865	
do séché	qtx.		995
Merluche, séchée	qtx.		953
Merluche	qtx.		1,521
Flétan	liv.		55,952
Truite	liv.	6,165	
Alose	brls.		11
Eperlan	liv.		27,662
Gasparot	brls.		132
Anguille	brls.		467
Huîtres	brls.		798
Seiche	brls.		42

HOMARD.

La plus forte diminution dans l'industrie de la pêche a été sur le homard mis en boîtes, elle a été de 198,626 livres. Cette diminution n'a pas eu lieu dans un comté seulement, mais elle se répartit sur les quatre comtés. Il y avait cependant un plus grand nombre de homarderies en opération en 1898 que l'année précédente. Cette diminution marquée est due à la rareté du homard et à aucune autre cause, car on s'est porté à cette pêche avec autant de vigueur cette année que pendant aucune autre année précédente. Mais on a exporté 442,100 livres de homards en vie cet été contre 13,100 l'année précédente. Je crains qu'il ne faille avoir recours à une restriction quelconque pour conserver l'industrie du homard. Les prix élevés qu'obtiennent les homarderies et les pêcheurs pour ces crustacés sont cause d'une exploitation vigoureuse de cette industrie, et bien qu'il y ait des propriétaires de homarderies et des pêcheurs qui désirent la conservation de cette pêche importante, il y en a d'autres qui ne s'occupent que du présent. Le danger qui menace le homard n'est pas la pêche des homards non encore à leur grosseur, comme la destruction des mères avant qu'elles aient deposé leurs œufs. Les propriétaires de homarderies savent que les pêcheurs, lorsqu'ils sortent les homards des trappes, dépouillent les femelles de leurs œufs, et cependant ils disent aux officiers qu'ils sont impuissants à empêcher cette pratique. Dans quelques districts le homard œuvé est enlevé des trappes et apporté dans les eaux intérieures près d'une homarderie, où il est remis en liberté, mais ces cas sont rares. Dans le comté de Richmond, un M. Leviseonte a donné instruction à ses pêcheurs d'apporter les femelles de homards à un étang près de sa homarderie, où on les remet en liberté. Une porte en treillis de fer empêche le poisson de sortir sans empêcher l'eau de passer. M. Leviseonte ainsi que d'autres propriétaires de homarderies qui disent connaître, sont d'opinion qu'une femelle de homard ne dépose ses œufs que tous les deux ans. Il est très rare que les propriétaires de homarderies se donnent la peine de conserver même le homard œuvé à l'extérieur. Ils pourraient pourtant, s'ils le voulaient, conserver cette industrie, car ils ont le remède entre leurs mains. Lorsqu'ils savent qu'un pêcheur a dépouillé une femelle de ses œufs en la frottant sur le plat-bord du bateau, c'est leur devoir de le dénoncer au garde-pêche, qui le fera punir. Puis pourquoi les propriétaires de homarderies ne se formeraient-

ils pas en association pour se protéger mutuellement contre les pêcheurs malhonnêtes qui traitent le homard œuvé de la manière décrite plus haut. Si l'on avait pris quelque moyen de protéger les fonds où fraient les femelles, on n'aurait pas une aussi grande diminution que celle que l'on constate dans ce rapport. Puisque les propriétaires de homarderies et les pêcheurs font preuve d'autant d'indifférence pour la conservation du homard, le gouvernement devrait hésiter avant d'acquiesser à leurs appels pour une extension de la saison de pêche. Cette industrie a trop de valeur pour le pays pour être mise en péril.

Je ne serais pas surpris si le Cap-Breton, dans un avenir prochain, ne devenait pas un fort concurrent pour l'ouest de la Nouvelle-Ecosse dans l'expédition des homards vivants aux Etats-Unis. Avec deux bateaux de Boston touchant toutes les semaines à Port Hawkesbury, il n'y a aucune raison pourquoi des milliers de boîtes de homards ne pourraient pas êtres expédiées du Cap-Breton sur ces steamers. L'industrie du homard vivant ne peut faire que se développer dans cette île, et il est fort possible qu'elle prendra de grandes proportions l'été prochain, particulièrement dans les "lacs du Bras-d'Or" et sur la côte sud du Cap-Breton et des comtés de Richmond.

MORUE.

Je vois par les rapports que la pêche de la morue a été de 13,670 quintaux moindre que celle de l'année précédente. Cependant il y avait six cents hommes de plus à faire cette pêche. La pêche à la morue étant une des pêches les plus considérables en ce pays, il doit y avoir une raison pour une telle diminution, vu surtout l'augmentation si marquée dans le nombre des pêcheurs. Il n'y a aucun doute que ce poisson est un poisson migrateur. Invariablement, lorsque l'on rapporte que la morue est en abondance ailleurs, à Terreneuve par exemple, elle est rare dans nos eaux. Nos pêcheurs savent parfaitement que la morue va d'un banc à un autre. L'année prochaine elle pourra être très abondante dans nos eaux et être rare à Terreneuve. La prétention que la morue diminue n'est pas soutenue par les faits. La morue, le plus vorace des poissons, parcourt de grandes distances dans la mer, et on la trouve là où sa nourriture est abondante. Comme la morue fraie dans les eaux profondes et que ses œufs flottent et se développent en plein océan Atlantique, elle n'est pas aussi exposée aux engins destructeurs adoptés par l'homme à l'égard des poissons qui se réfugient dans les eaux intérieures pour frayer. La rareté de ces poissons dans les eaux intérieures dans la première partie de la saison et la rareté de la boitte sont les causes de la diminution dans la pêche de la morue cette année. La boitte est la cause principale. A l'automne, sur nos côtes, la morue est en abondance. Elle paraît s'avancer à l'intérieur et trouver sa nourriture sur les nombreux bancs qui entourent l'Ile. Je ne prétends pas qu'on ne la rencontre pas en abondance sur quelques grèves à l'intérieur dès le commencement de la saison, mais à l'automne on la rencontre sur tous les bancs et tous les rivages à l'intérieur. La disette d'appât pour la morue se fait sentir tous les ans dans la plupart des districts de pêche, et est une cause de pertes pour cette industrie importante. Il est regrettable que nos pêcheurs, règle générale, ne se pourvoient pas de cet auxiliaire important pour leur industrie—une glacière,—que dans ce pays on peut construire à peu de frais, et remplir justement dans une saison pendant laquelle ils n'ont rien à faire. Avec une petite glacière bien remplie, chaque pêcheur pourrait conserver sur la glace sa boitte, qui fait invariablement son apparition à un moment ou l'autre de la saison, et toujours avant le poisson plus gros. Chaque pêcheur pourrait alors se pourvoir contre les pertes fréquentes que lui fait subir le manque de boitte. Si l'on pouvait trouver quelque moyen de diriger leurs efforts dans cette direction, on aurait fait quelque chose d'une valeur incalculable.

MAQUEREAU.

La pêche de ce poisson montre sur celle de 1897, qui a été maigre, une augmentation de 23,173 livres de maquereau frais, et 3,580 barils de maquereau salé. Ces dernières années, la pêche du maquereau d'automne a manqué, et les chiffres donnés

dans les statistiques sont fournis en grande partie chaque année par la pêche qui se fait de bonne heure au printemps. A moins que l'on ne permette au maquereau d'atteindre ses frayères librement et qu'on ne l'en empêche pas à l'aide d'ablerets, je crains que cette industrie importante ne devienne une chose du passé. Les frayères naturelles de ce poisson sont à la baie du Nord et dans les eaux des Iles de la Madeleine. Quelquefois les œufs de la femelle sont si mûrs lorsque le maquereau fait son apparition dans les eaux du Cap-Breton, qu'elles les déposent dans nos baies. La baie Aspy et la baie Saint-Laurent sont les frayères habituelles dans nos eaux. Pendant que le maquereau se rend à ses frayères pendant la dernière partie de mai et le commencement de juin, les vaisseaux-pêcheurs munis d'ablerets lui donnent la chasse et prennent des dizaines de mille barils de femelles. Comment la propagation est-elle possible dans ces circonstances? Aussi le maquereau se fait-il plus rare d'année en année, et à moins que l'on ne permette la pêche à l'ableret qu'après la fraie du maquereau, l'on verra bientôt la disparition complète de ce poisson.

HARENG.

Le hareng salé montre cette année sur l'année dernière une augmentation de 1,882 barils, mais par contre il y a une diminution dans le hareng frais de 266,690 et de 11,000 livres de hareng fumé. Cette diminution vient encore des lacs supérieurs du Bras d'Or, où l'on prend le hareng le printemps pour s'en servir de boitte. La demande pour cette boitte a diminué pendant les deux dernières années en conséquence du fait qu'une quantité considérable de boitte ou de hareng gelé a été emportée de Terreneuve par les pêcheurs de homard, qui s'en servent pour leurs trappes. Bien que la pêche du hareng du printemps ne subisse pas de diminution, le hareng gras du milieu de l'été, le meilleur hareng pris dans les eaux canadiennes, ne vient pas dans nos baies et nos havres comme autrefois. Quelques pêcheurs attribuent l'absence de cet excellent poisson de commerce à l'augmentation des trappes au homard, d'autres aux vents de juillet, qui forcent le poisson à reculer dans les eaux profondes. Il n'est pas probable que ce soit l'une ou l'autre de ces deux circonstances qui sont la cause de l'absence du hareng de mi-été, car il venait en grandes bandes lorsque les trappes au homard sur la côte Est étaient aussi nombreuses qu'à présent. La théorie des vents ne tient pas non plus, car pendant des étés nous n'avons pas eu ces vents, et le poisson n'est pas venu aussi abondamment qu'autrefois. Il faut que le hareng cherche d'autres terrains, probablement dans les baies de Terreneuve, où depuis quelques années on le trouve en bandes immenses.

SAUMON.

La pêche au saumon a été bonne. Pour le saumon frais qui est surtout exporté, il y a une augmentation de 51,116 livres, et pour le saumon en boîtes et le saumon salé l'augmentation est de 46 barils. L'augmentation provient du comté d'Inverness, principalement de cette partie de la côte entre la Grande-Anse et la baie Plaisante, vers le nord. Les pêcheurs vendent leur saumon a un M. Abbot, un Américain qui a un congélateur au Havre Margaree, et aussi à MM. Loggie qui ont un petit bateau à vapeur pour transporter le poisson des seines des pêcheurs à leurs congélateurs à Mulgrave. Outre les grandes quantités de saumon qui sont envoyées aux congélateurs ci-dessus, il s'expédie aux villes canadiennes une quantité considérable de saumon frais conservé dans la glace dans des boîtes pendant la saison de pêche. Margaree, la Petite-Rivière et Chéticamp sont les meilleures rivières à frayer dans le comté d'Inverness. Des plantations d'alevins de saumon ont été faites dans la première de ces rivières, mais on n'en a jamais faites dans la rivière Chéticamp à cause de la difficulté de s'y rendre. Au mois d'août dernier je me suis rendu, en compagnie d'un guide, jusqu'aux eaux supérieures de la Petite-Rivière. Après une marche d'environ trois milles et demi nous avons atteint le premier étang, un étang très profond encavé entre de hautes montagnes. Je n'y ai pas vu de poisson. Nous avons marché ensuite environ deux milles encore, et à

ce point nous avons trouvé un autre grand étang. J'ai vu une bande de saumons dans la rivière plus bas. Ces saumons se sont dirigés vers l'étang, qui à ma grande surprise était littéralement vivant de saumons. Cet étang est environ 200 pieds de longueur, soixante de large et très profond. J'y suis resté vingt minutes à examiner le poisson voyager. La tête de l'étang était bouchée par une grosse roche, mais je jugeai au bruit qu'il y avait une grosse chute à la partie supérieure. Le guide m'appela du rocher au-dessus de ma tête, me dit de monter, ce que je fis, et là je vis pour la première fois le saumon essayer d'atteindre les eaux supérieures en sautant les chutes. Le saut à faire était d'environ quatorze pieds, et le volume d'eau qui tombe dans cette chute est considérable, formant un nuage continue de vapeur au-dessus des eaux. Pendant le temps que j'ai été là, j'ai compté cent vingt-trois saumons qui ont essayé à sauter les chutes, et pas un seul n'a réussi. Les uns sortaient du nuage de vapeur et retombaient sur les falaises de chaque côté. D'autres retombaient dans les eaux de la chute mais étaient rejetés en bas par la force du courant. C'était un beau spectacle. Je ne crois pas que le saumon remonte jamais au-dessus de cette chute, bien que l'on m'ait dit que des pêcheurs en ont vu deux dans les étangs supérieurs. Ces derniers sont beaucoup plus propices à des frayères que les étangs inférieurs, et afin de permettre au saumon de les atteindre j'ai fait rapport au département et demandé que l'on fasse la dépense de baisser la chute. L'accès aux frayères supérieurs augmenterait beaucoup la production du saumon en quelques années seulement.

FLÉTAN.

Il y a une diminution de 55,952 livres cette année dans la pêche du flétan. Le seul comté qui montre une augmentation est le comté d'Inverness. Il n'y a pas de marché d'accès facile pour le flétan frais, ce qui explique la diminution. Les vaisseaux de pêche américains rapportent qu'il y a abondance de ce poisson sur les bancs au large.

AUTRES POISSONS.

La production des autres poisson est à peu près la même que celle des années précédentes, excepté l'éperlan, qui montre une diminution de 27,662 livres. La pêche libre en décembre et dans la première partie de janvier est la principale cause de cette diminution. La gelée est nécessaire pour l'exportation de ce poisson. L'approvisionnement se maintient bien.

On a fait cette année une surveillance active des différents cours d'eau et rivières, et les braconniers n'ont pas eu de chance. La pêche à la ligne au saumon et à la truite a été bonne dans le mois de juillet, et chaque année le nombre des pêcheurs augmente. Depuis que des communications directes ont été ouvertes par steamer avec Terreneuve, plusieurs pêcheurs à la ligne font d'abord les cours d'eau du Cap-Breton, et ensuite vont à Terreneuve, où la saison de pêche s'ouvre plus tard. L'argent dépensé par le gouvernement pour la protection de nos rivières et cours d'eau est de l'argent bien appliqué, à un point de vue commercial, car il protège des rivières où des pêcheurs viennent de l'étranger dépenser de l'argent dans notre pays.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. C. BERTRAM,
Inspecteur des pêcheries.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DE L'ILE DU CAP-BRETON, 1898.

COMTÉ DU CAP-BRETON.

Le garde-pêche Joseph McPherson, de Sydney-nord, signale une diminution dans la pêche du hareng et du homard dans son district. Il attribue la diminution du hareng au nombre plus grand de steamers qui fréquentent le havre de Sydney-nord pendant la saison de pêche du hareng et effrayent le poisson. Les causes de la diminution du hareng sont la pêche qui s'ouvre trop tard et les tempêtes. Les autres pêches dans son district ont donné à peu près le même rendement que l'année dernière. Les saisons défendues ont été bien observées.

Le garde-pêche Michael R. McInnes, de l'Etang Amaguades, signale un regain de vigueur dans la pêche à la morue dans son district, et les pêcheurs obtiennent un meilleur prix pour leur poisson sur le marché local. Cependant, vu la rareté de la boitte, la pêche n'a pas été aussi grande qu'elle aurait pu être. Quelques pêcheurs seulement ont fait la pêche au homard, mais les résultats ont été si favorables qu'il est d'opinion que cette industrie augmentera l'année prochaine. Environ la moitié de tout le poisson pris dans son district a été vendue en Canada, et la balance consommée dans le district. Il n'a pas eu connaissance d'infractions à la loi de pêche pendant la dernière saison.

Le garde-pêche Timothy Sullivan, du Petit-Bras-d'Or, signale une diminution dans la pêche de la morue cette année. Il attribue cette diminution à ce que l'on a moins pêché que les années précédentes. Un plus grand nombre de pêcheurs faisaient la pêche du homard. Le hareng de juillet ou de la mi-été n'est pas venu en abondance cette année. Les règlements ont été bien observés.

Le garde-pêche John McLean, du Lac Gabarous, signale une augmentation dans la morue et une diminution dans le maquereau, le hareng et le saumon. Il dit aussi qua la boitte a été très rare. Les saisons de pêche ont été bien observées. Il n'a pas constaté d'infractions aux règlements.

Le garde-pêche Henry Le Vatte, de Louisbourg, dit qu'il y a eu augmentation dans la morue et l'égrefin dans son district cette année. Les pêcheurs ont fait de bonnes prises, et si ce n'eut été de la rareté de la boitte au printemps et la présence du chien de mer sur la côte pendant l'été la pêche aurait été beaucoup plus forte. Il constate qu'un grand nombre de pêcheurs de son district se lancent dans la pêche au homard, à tel point que cette pêche est encombrée.

Il attribue cette course vers la pêche du homard au fait que les pêcheurs sont incapables de se livrer à d'autres pêches à cause de la rareté de la boitte. Il espère que le gouvernement fera quelque chose pour aider aux pêcheurs, en leur procurant des magasins frigorifiques.

Le garde-pêche Joseph McDonald, de la Petite-Lorraine, dit qu'il y a eu augmentation dans la pêche de tous les poissons, à l'exception du maquereau. Le prix du poisson a été meilleur cette année que les années précédentes, ce qui fait qu'on s'est livré a la pêche avec plus de vigueur. Environ 95 pour 100 du poisson pris dans ce district a été vendu sur le marché canadien, la balance servant à la consommation domestique. Il n'y a pas eu d'infractions à la loi de pêche.

Le garde-pêche John McCuish, de l'Ile Scaterie, dit qu'il y a eu augmentation dans la pêche de la morue et du hareng. Celle du maquereau a manqué presque complètement. La pêche du homard a été assez bonne, mais la saison a été courte, vu la présence de la glace sur les côtes pendant les mois du printemps. Les règlements de pêche ont été bien observés. Environ 90 pour 100 du poisson pris dans ce district a été vendu en Canada, la balance servant à la consommation domestique.

Le garde-pêche C. E. Rees, de Port-Morien, signale une bonne augmentation dans la pêche du hareng, et une augmentation légère dans celle de la morue. Il attribue l'augmentation à la belle température dont on a joui pour la pêche d'automne. Il y a eu diminution dans le maquereau et le flétan ; cette diminution est due à la rareté de ces poissons. Presque tout le poisson pris a été vendu en Canada, seulement une

très petite proportion (environ 3 pour 100) ayant été gardée pour la consommation domestique.

COMTÉ D'INVERNESS.

Le garde-pêche D. F. McLean, de Port-Hood, signale une augmentation dans la pêche du saumon et du maquereau et une diminution dans les autres espèces. Il attribue l'augmentation du maquereau au fait que les pêcheurs sur navires ont fait la pêche avec plus de vigueur qu'autrefois. On attribue plusieurs causes à la diminution des autres pêches, telles que la fréquence des tempêtes, la rareté de la boitte, la présence du chien de mer sur la côte, etc. Il est d'opinion, cependant, que si les pêcheurs s'étaient contentés pendant les derniers trente ans de se servir de lignes pour prendre le maquereau et la morue, au lieu d'avoir adopté les seines et ablerets, on ne constaterait pas une aussi grande diminution tous les ans dans les rapports des officiers de pêche.

Environ 20 pour 100 du poisson pris dans ce district ont servi à la consommation locale, et le restant a été vendu en Canada ou exporté à l'étranger en proportions à peu près égales. Les règlements relatifs aux saisons de pêche ont été bien observés; les gardiens spéciaux ont rendu de bons services. Les propriétaires de scieries ont bien observé l'acte concernant la sciure de bois dans les rivières. Il n'y a pas de passes migratoires dans son district. Une trappe a été en opération sous licence du département des Pêcheries. La valeur totale du poisson qu'on y a pris a été de $242.50.

Le garde-pêche Lewis McKeen, de Mabou, dit que pendant la dernière partie de juillet et tout le mois d'août la pêche de la morue a été assez bonne, mais vers la fin de septembre le chien de mer a fait son apparition et a causé beaucoup de ravages, détruisant les filets et les seines et effrayant le poisson. Le maquereau a été rare, et le peu qu'on en a pris a servi de boitte. Il ne connaît pas de cause pour la rareté de ce poisson. La pêche du hareng au printemps a été bonne, mais celle du milieu de l'été a été nulle. On croit qu'il est venu beaucoup de hareng sur la côte à l'automne, mais qu'il a été effrayé par le chien de mer. La pêche du saumon a été moindre que celle de l'année dernière. La pêche du homard a été assez bonne pendant la première partie de la saison, mais elle n'a pas continué, et la pêche totale montre une diminution sur celle de 1897. Les règlements de pêche et l'acte de la sciure de bois ont été bien observés. Il n'y a pas de passes migratoires dans son district.

Le garde-pêche Archibald A. Chilshom, des Fourches de Margaree, signale une légère augmentation dans le total de la pêche, dans son district comparativement à l'année dernière. Le chien-de-mer a fait du tort à l'automne en détruisant les appareils de pêche. Le nombre des pêcheurs a augmenté cette année ce qui explique sans doute l'augmentation dans la prise.

Le garde-pêche Albert Ingraham, de Margaree nord-est, signale une forte diminution dans la pêche de la morue et du homard dans son district, et une légère augmentation dans celle du saumon et du maquereau. Les règlements des saisons de pêche ont été bien observés. Environ 80 pour 100 du poisson pris dans ce district est vendu en Canada et la balance sert à la consommation locale.

Le garde-pêche William Aucoin, du Havre de l'Est, Chéticamp, dit que la pêche du hareng a été assez bonne. La morue a été assez abondante dans la première partie de la saison, mais a diminué graduellement vers la fin, et l'on constate une diminution dans cette industrie. L'égrefin, la merluche et le flétan ont été rares. Vu la rareté de la boitte, la pêche au maquereau n'a pas été aussi bonne qu'on s'y attendait. Celle du homard a été à peu près la même que l'année dernière. Environ 60 pour 100 de la pêche totale a été exporté en pays étrangers, 30 pour 100 vendu en Canada, et la balance consommée dans les familles du district. Les règlements ont été strictement observés.

Le garde-pêche Angus McIntosh, de la baie Plaisante, signale une augmentation dans la pêche du homard, du maquereau et du saumon, augmentation due à une pêche plus vigoureuse que les années précédentes. La pêche à la morue a été à peu près la même que l'année dernière. Il n'y a pas eu d'abus dans son district, et les règlements de pêche ont été observés.

COMTÉ DE RICHMOND.

Le garde-pêche D. R. Boyle, d'Arichat-ouest, signale une forte diminution dans la pêche de la morue, de l'égrefin, de la merluche, du flétan et de la seiche, et une légère augmentation pour le hareng, le maquereau et le saumon. Les pêcheurs ressentent beaucoup la diminution considérable dans la pêche de la morue, qui est la pêche la plus importante dans ce district. La diminution est due principalement aux tempêtes que nous avons eues pendant les mois d'automne, et aussi au fait que moins de vaisseaux qu'autrefois ont fait la pêche cette année.

La pêche au homard est à peu près la même que l'année dernière, la diminution dans le homard en conserves étant plus que compensée par l'augmentation du homard exporté avec son écaille. Les prix du poisson ont été assez bons cette année, et si ce n'était de cette augmentation dans les prix, la diminution dans la pêche aurait été très sensible aux pêcheurs. Les saisons de pêche ont été strictement observées, et il n'a pas eu connaissance d'aucune infraction sérieuse aux règlements. Environ 90 pour 100 de toute la pêche dans son district a été expédié sur les marchés d'Halifax et de l'Ile du Prince-Edouard, la balance étant consommée dans les familles de l'endroit.

La garde-pêche Archibald Morrisson, de Cannes, signale une diminution dans la pêche à la morue, du hareng, du maquereau et du homard. La pêche à la morue, quoique faible, a été profitable, car les pêcheurs en ont obtenu un assez grand prix. La pêche au homard diminue graduellement, parce que les emplacements sont trop pêchés. Il est d'opinion que le seul moyen d'empêcher l'extinction de cette industrie importante est de prohiber complètement la pêche du homard pendant plusieurs années. Environ 95 pour 100 du poisson pris a été vendu en Canada, la balance étant consommée dans les familles de l'endroit.

Le garde-pêche Arthur Brymer, de l'Ardoise, signale une augmentation dans le maquereau et la merluche, et une pêche moyenne pour la morue et l'égrefin. Il attribue l'augmentation à une pêche plus suivie. Les règlements ont été bien observés.

COMTÉ DE VICTORIA.

Le garde-pêche W. R. Moffatt, du Cap-Nord, dit que comparativement à 1897, il y a eu diminution dans toutes les pêches de son district, vu les tempêtes et la rareté du poisson. Toute la pêche du maquereau a été expédiée aux Etats-Unis. Soixante-quinze pour cent des autres pêches a été vendu en Canada, la balance passant pour la consommation domestique. Les règlements de pêche ont été bien observés.

Le garde-pêche John D. Morrisson, de l'Anse au Naufrage, dit aussi que le poisson de toute espèce est très rare dans son district, et que la diminution dans la pêche comparativement à l'année dernière est considérable. Il ne s'est pas fait de pêche illégale ni commis d'abus dans ce district. Environ 70 pour 100 de toute la pêche a été vendu en Canada, et la balance a été consommée dans les familles du district.

Le garde-pêche Charles McRae, de la Rivière du Milieu, constate une légère augmentation dans la pêche du saumon et celle de la morue, et les différentes pêches paraissent avoir été faites avec plus de vigueur cette année qu'auparavant. Environ 70 pour 100 du poisson pris à été vendu en Canada, et la balance mangée dans les familles du district. Il n'y a pas de passes migratoires dans son district. Les règlements ont été bien observés.

Le garde-pêche Duncan Gillis, de Baddeck, dit que les différentes pêches ont donné un rendement moyen cette année. Il ne s'est pas commis d'abus et les règlements ont été bien observés. Environ 70 pour 100 de toute la pêche a été vendu sur les marchés du Canada, la balance allant pour la consommation locale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. C. BERTRAM,

Inspecteur des pêcheries.

N.-B.—Les gardes-pêche dans le comté de Victoria étant tous des nouveaux officiers nommés dans le cours de la présente année, ne sont pas en position de faire un rapport aussi exact sur les pêches de leurs districts respectifs que les gardes-pêche des autres comtés qui ont eu une plus longue expérience. A. C. B.

DISTRICT N° 2.

RAPPORT ANNUEL SUR LES PÊCHERIES DU DISTRICT N° 2 DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, COMPRENANT LES COMTÉS D'ANTIGONISH, DE COLCHESTER, CUMBERLAND, GUYSBOROUGH, HALIFAX, HANTS ET PICTOU.

PICTOU, NOUVELLE-ECOSSE, 2 janvier 1899.

A l'honorable Ministre
de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les pêcheries du district n° 2 de la province de la Nouvelle-Ecosse, accompagné de tableaux indiquant la quantité et la valeur des poissons de chaque espèce qui ont été pris, et d'états comparatifs faisant voir l'augmentation ou la diminution dans le produit des pêcheries.

La valeur de tout le poisson qui a été pris pendant la dernière saison est portée à $1,456,271, contre $1,464,974, chiffre de l'année précédente. C'est donc là une diminution de $8,603, ou un peu moins d'un pour cent.

Depuis 1890 la valeur de la pêche pour chaque année a été comme suit:—

1890	$1,453,015
1891	1,640,912
1892	1,357,208
1893	1,427,605
1894	1,510,900
1895	1,429,782
1896	1,245,463
1897	1,461,327
1898	1,456,271

Ces chiffres montrent que les opérations de l'année atteignent à peu près la moyenne de celles des neuf années précédentes.

Voici dans quelle proportion le rendement de chaque espèce de poisson a augmenté ou diminué :—

POISSONS ANADROMES.

Saumon—diminution de		3	pour 100.
Alose—augmentation de		100	do
Eperlan	do	10	do
Gasparot	do	12	do

POISSONS PÉLAGIQUES.

Flétan—augmentation de plus			100	pour 100.
Morue	do	d'environ	10	do
Egrefin	do	do	20	do
Merluche	do	do	7	do
Merlan	do	de	30	do

En comparant la pêche de tous les poissons de la famille de la morue avec les chiffres de l'année précédente, on arrive à une augmentation d'environ 6 pour 100.

SAUMON.

Il y a diminution de 15 pour 100 dans le saumon pris sur la côte de l'Atlantique, savoir, une diminution de 15 pour 100 dans le comté de Guysborough et de 7 pour 100 dans le comté d'Halifax. Dans la baie de Fundy la diminution a été de 20 pour 100, tandis que dans le détroit de Northumberland l'augmentation a été de 23 pour 100.

ALOSE.

La pêche de l'alose a été remarquablement abondante cette année. L'augmentation sur l'année dernière est d'environ 100 pour 100.

Cette pêche a peu d'importance au dehors des comtés qui bordent la baie de Fundy. Voici les chiffres depuis 1889.

1889	535
1890	750
1891	1,178
1892	1,811
1893	746
1894	981
1895	1,185
1896	1,079
1897	1,382
1898	2,777

Quelle a été la cause exacte de l'augmentation est un point difficile à déterminer. Le seul facteur connu qui paraît avoir de l'effet sur les résultats est le meilleur système de protection des rivières adopté il y a cinq ou six ans; les règlements de la fermeture de la pêche depuis le vendredi soir jusqu'au lundi matin pendant la saison du frai ont aussi été mieux observés.

GASPAROT.

L'année dernière je faisais rapport d'une diminution d'environ 42 pour 100 sur la pêche de l'année précédente. Cette année les rapports montrent une augmentation de 12 pour 100 sur la pêche de l'année précédente.

Il est remarquable, cependant, de constater que pendant que la diminution était de 40 pour 100 sur la côte de l'Atlantique, la baie de Fundy donnait une augmentation de 175 pour 100.

Admettant le fait que ce poisson remonte la côte à mesure que la température de l'eau s'élève, les vents d'est peuvent avoir alors pour effet de pousser le poisson dans la baie de Fundy, ce qui explique la pêche abondante qui y a été faite. A tout événement il paraît évident aujourd'hui que le gasparot ne tend pas à retourner aux lieux de sa naissance comme les poissons de la famille des salmonoïdes.

Le gasparot paraît avoir la faculté de connaître une rivière qui a des lacs et des eaux dormantes, et une rivière qui n'en a pas, car on constate qu'entre les deux branches d'une même rivière il remonte celle dans laquelle il y a des eaux dormantes où il peut frayer, et évite celle qui a des eaux rapides.

ÉPERLAN.

Le produit de la pêche de cette année montre une augmentation d'environ 9 pour 100 sur celle de l'année précédente.

Au détroit de Northumberland ce poisson fraie dans le mois de mai, et la saison défendue pour le pêcher est fixée en vertu des règlements entre le 1er avril et le 1er juillet. J'ai été surpris de trouver des traces de frayères récentes dans les rivières coulant vers l'Atlantique dans le comté de Guysboro aussi tard que le 10 juillet, dans un ruisseau à Port-Hilford. Le fond du ruisseau était couvert de frai, et il y avait beaucoup d'éperlan dans le ruisseau à cette époque.

J'ai appris que ce poisson n'avait pas habitude de rester aussi tard dans ce ruisseau, et sa présence à cette date devait avoir une cause anormale; ce point fera le sujet d'une enquête à la saison prochaine, et l'on aura des données certaines sur le temps exact où ce poisson fraie sur la côte de l'Atlantique.

Il peut se faire que cela soit dû à ce que la température soit plus basse qu'il ne fraie pas aussi à bonne heure que dans le détroit de Northumberland.

HARENG.

La pêche cette année a atteint seulement les deux tiers de celle de l'année dernière; elle a été la plus petite connue depuis que le district est organisé. Le tableau suivant montre la quantité prise chaque saison depuis 1889. J'assume que 200 livres de poisson frais égalent un baril.

1889	38,019
1890	40,424
1891	30,952
1892	43,435
1893	30,981
1894	41,607
1895	70,370
1896	28,018
1897	33,671
1898	25,570

MAQUEREAU.

La pêche n'a pas été satisfaisante. Elle a été 40 pour 100 moindre que celle de l'année précédente, et la plus petite depuis 1889 ainsi que le tableau suivant le démontre:—

	Brls salé.	Liv. frais ou en conserves.
1889	19,751	38,538
1890	23,139	32,928
1891	27,124	6,000
1892	14,322	2,000
1893	10,851	751,850
1894	10,175	669,300
1895	5,907	575,350
1896	8,594	1,318,917
1897	3,558	1,606,091
1898	2,092	1,547,178

Comme il y a eu un grand changement dans le mode de préparation de ce poisson pour le marché, les congélateurs récemment construits favorisant un grand commerce de ce poisson à l'état frais, il est un peu difficile d'arriver d'après les chiffres ci-dessus à une comparaison satisfaisante quant à l'augmentation ou à la diminution de cette pêche, mais en prenant pour base 200 livres de poisson salé les chiffres en baril seront comme suit:—

1889	19,964
1890	23,304
1891	27,514
1892	14,332
1893	14,610
1894	13,522
1895	8,344
1896	10,189
1897	11,591
1898	9,818

HOMARD.

Sur la côte de l'Atlantique dans ce district la pêche du homard a été guère meilleure que celle de l'année dernière, vu surtout le fait que la température pendant la saison de pêche a été plus favorable que l'année dernière.

Dans le district de Northumberland la pêche dans les comtés d'Antigonish et Pictou n'a pas été aussi bonne que l'année dernière, mais dans le comté de Cumberland elle a été meilleure.

Pour tout le district la pêche a été à peu près égale a celle de l'année dernière, dans le détroit de Northumberland, et j'ai remarqué que lorsque le hareng est abondant il y a une bonne pêche de homard, et *vice versa*, et le résultat de la pêche de cette année en est une preuve, car dans le comté de Cumberland le hareng a été abondant, et le homard aussi, tandis que dans Pictou et Antigonish les deux ont manqué.

J'ai supposé que lorsque le hareng était abondant il fraie dans les mois du printemps, que le frai va au fond et s'attache aux roches, aux joncs etc., et qu'alors les homards sont attirés par cette boitte, ce qui amène une meilleure pêche de homards.

Les règlements de pêche ont été rigidement mis en force pendant la dernière saison; un bateau à vapeur a été employé tout le temps à la surveillance, et dans ce district 940 trappes tendues en opposition à la loi ont été confisquées. Des condamnations ont été obtenues là ou c'était possible.

Les officiers de pêche ont constaté un grand changement dans les dispositions des pêcheurs. Là où autrefois tous les pêcheurs étaient en faveur de la pêche à l'automne et opposés à l'observation des règlements, ils ont constaté que la disposition à violer la loi était limitée à une très petite proportion, et plusieurs pêcheurs étaient disposés à donner aux officiers les informations nécessaires pour la découverte d'appareils illégaux.

L'avenir de la pêche du homard dépendra en grande partie d'une observation stricte des saisons de pêche, car la mise à exécution des autres restrictions coûterait probablement trop cher pour être praticable. Si cependant on pouvait obtenir l'éclosion des œufs dans des incubateurs à un coût raisonnable, je suis d'opinion que cela devrait être fait sous la surveillance du département, et les frais supportés par l'industrie du homard.

Si l'on pouvait tenir la femelle dans l'eau jusqu'à ce que les œufs fussent éclos, cet expédient serait utile, mais lorsque l'on sait que l'on peut dépouiller une femelle de ses œufs, et que cela peut être fait dans un bateau où il n'y a aucun inspecteur, et que dans quatre-vingt-quinze cas sur cent le pêcheur préferera toucher les 10 cents qu'il peut faire aujourd'hui que d'attendre que lui où son voisin fasse une piastre un an plus tard, alors il paraîtrait sage d'acheter les œufs à un prix qui engagerait les pêcheurs à les livrer au département, qui les ferait éclore dans des incubateurs, ou près des homarderies, et les renverrait ensuite à la mer pour courir les chances de la vie. Le coût de l'incubateur pourrait être payé par une augmentation du prix de la licence.

Il me semble que l'on attache trop d'importance à la conservation de la femelle à laquelle sont attachés des œufs; comme question de fait elle n'est pas aussi importante que celle qui n'en a pas encore, parce que la production qui a eu lieu chez elle récemment reviendra moins vite que chez la femelle qui n'a pas encore porté d'œufs.

Pendant la dernière saison dix-neuf poursuites ont été intentées, et condamnations obtenues dans douze cas de violation de l'Acte des Pêcheries.

Douze rets ont été confisqués.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

Le garde-pêche A. R. McAdam, comté d'Antigonish, dit que dans la première partie de la saison la pêche du homard a été abondante et promettante, mais à mesure que l'été a avancé elle a diminué.

La pêche au merlan a été bonne spécialement dans la partie ouest de sa division. Il a confisqué six rets qui étaient tendus pour la nuit en violation de la loi. La pêche au saumon a été environ 10 pour 100 meilleure que celle de l'année dernière. Il faudrait un certain nombre de passes migratoires dans sa division. Les gardiens sont pour la plupart des serviteurs fidèles et portent beaucoup d'intérêt à leur ouvrage.

Le garde-pêche Davidson, comté de Colchester,—constate que la capture de l'alose a été la plus considérable depuis plusieurs années. Il attribue cette augmentation au beau temps durant la campagne de pêche, qui a fait remonter le poisson à la surface et dans des eaux peu profondes où on le prenait au moyen de nasses. Les pêcheurs qui ont pêché dans les eaux profondes n'ont pas obtenu d'aussi bons résultats que dans la saison dernière.

Bien que la capture du poisson soit la plus considérable que nous ayons eu depuis quelques années, elle n'est que d'un quart de plus que celles que nous faisions il y a quinze ou vingt ans, et cela est dû au peu de protection accordée à l'alose reproductrice quand elle vient frayer dans les rivières. Si on la protégeait dans ces endroits on améliorerait la pêche. Il recommande une saison réservée pour l'alose du 20 mars au 20 juin de chaque année.

G. O. Smith, garde-pêche du comté de Cumberland, dit qu'un grand nombre de rets ont été confisqués dans sa division parce que leurs propriétaires, dont on n'a pu découvrir les noms, les avaient tendus contrairement aux prescriptions de la loi. La pêche a été plus abondante que l'an dernier. Les habitants du comté d'Halifax qui entrent avec leurs goélettes dans la rivière Philippe ont pris 90 pour 100 de la pêche totale du gasparot. Il y a trois passes migratoires dans sa division et elles sont en bon ordre.

Le garde-pêche Angevine, du comté de Cumberland, dit que la saison réservée pour le saumon, a été respectée strictement et qu'il n'a eu connaissance d'aucune infraction à la loi.

Le garde-pêche Davis, du comté de Guysboro, dit que les résultats de la pêche du saumon indiquent une augmentation d'environ 10 pour 100 dans sa division. La capture de la morue a été de 20 pour 100 de plus que l'an dernier. La merluche accuse une augmentation d'environ 65 pour 100, tandis que la capture de l'égrefin a décru d'environ 35 pour 100. Il y a eu une diminution d'environ 50 pour 100 dans la pêche du hareng et de 60 dans celle du maquereau. Le rendement du homard a été meilleur que les années dernières, d'environ 7 pour 100. Cette pêche exceptionnelle est due à la belle température durant les mois de la pêche. La rareté de la boitte a été cause que la pêche de la morue et de l'égrefin au large de Canso et dans la baie de Chidabouctou n'a pas été aussi bonne que d'habitude. L'année n'a pas été très heureuse au point de vue financier pour les pêcheurs, à la suite du peu de cherté du poisson dans la première partie de la saison.

L'inspecteur Alex. W. *Reid, du comté de Guysboro,* dit que le saumon a été plus abondant cette année dans la rivière Sainte-Marie que l'an dernier, mais dans les autres cours d'eau de sa division la prise est restée à peu près la même. Le hareng d'été n'a pas paru à l'ouest du port Isaac, mais celui d'automne a beaucoup donné dans certains endroits et s'est vendu bon prix ; près du quart de la prise a été salé pour servir d'appât pour le homard. La morue a été à peu près aussi abondante qu'à la dernière saison, mais par suite des gros temps tard en automne la prise n'a pas atteint au chiffre de l'année dernière. Le homard a été plus abondant dans certaines localités ; du 20 avril au 31 mai la prise a excédé celle de l'année dernière, mais en juin, vu leur rareté, la prise a été faible. La saison de clôture a été bien observée ; un très petit nombre de cas de pêche illégale ont été portés à sa connaissance, mais il a été possible de recueillir des preuves suffisantes pour condamner les accusés.

Le vaisseau patrouille *Active* a rendu de bons services. Deux filets à saumon, placés contrairement aux prescriptions de la loi, ont été saisis par le gardien John A. Kirk, ainsi qu'un filet à maquereau à Stillwater, St.-Marys. On a grandement besoin de quelques passes migratoires dans sa division.

L'inspecteur Robert Gaston, du comté de Halifax, dit qu'il y a eu une légère augmentation dans la pêche du saumon, ainsi que dans celle du homard, de la morue, du flétan et du maquereau. Il y a diminution pour toutes autres espèces de poissons. Seize cas de violation de l'Acte des pêcheries ont été portés à sa connaissance et des sommations envoyées aux inculpés. Onze condamnations ont été obtenues. Dans sa division il faut des réparations à trois passes migratoires—les noms des propriétaires des écluses étant le sujet d'un rapport spécial.

L'inspecteur Rowlings, de Musquodoboit, Halifax, fait rapport que chaque vaisseau appartenant à sa division qui est allé à la baie du Nord est revenu avec un plein chargement de morue et d'égrefin; et ce résultat explique la grosse prise de ces poissons qui figure dans son rapport. La pêche sur les battures a été plus mauvaise que l'an dernier. A West-Chezzetcook, le plus gros village de pêche de sa division, près de la moitié des pêcheurs en bateaux se sont trouvés avec moins que la quantité devant leur donner droit à la prime, bien qu'ils eussent pêché pendant trois ou quatre mois. Moins de la moitié du hareng pris l'an dernier l'a été cette année. La plus grande partie mentionnée dans son rapport statistique l'a été par des vaisseaux venus de l'Ile du Prince-Edouard. Le maquereau a été fort rare; le homard plus abondant que l'an dernier, les consignations de homards vivants à Boston doublant presque celles de l'an dernier. La loi concernant la saison de la pêche du homard a été mieux observée que n'importe qu'elle année antérieure, on n'a essayé la mise en conserve que dans deux endroits dans sa division, et dans l'un la tentative a complètement manqué, pense-t-il. La pêche du gasparot a été nulle; aucun n'a été pris, ni a Chezzetcook ni au lac Porter, où il n'y a ni bran de scie ni écluses, non plus que sur les rivières où il y en a.

L'inspecteur Pritchard, de Pictou, dit que l'affluence du saumon durant la période du frai a été dans la moyenne. Les crues se sont produites tardivement, ce qui fait que le poisson n'est pas entré dans les rivières aussi à bonne heure que d'habitude, et que les braconniers ont eu un temps limité pour leurs opérations. Conformément aux instructions reçues, il a visité les rivières dans sa division et averti les propriétaires de ne pas laisser le bran de scie descendre vers les cours d'eau. Ils ont obéi pendant quelque temps, mais plus tard ils se sont remis à violer la loi. Il éprouve beaucoup de difficulté à faire respecter les règlements au sujet de la taille et du sexe des homards. Quant à l'Ile du Prince-Edouard, rien qu'un officier de pêche résidant peut empêcher qu'on paque les petits homards. Il a pris des procédures contre un paqueur qui opérait sans licence, mais ce dernier a quitté le pays.

L'inspecteur A. J. McDonald, de Pictou, dit qu'il y a eu augmentation dans la prise de saumon. Près des trois quarts de la prise du saumon sont exportés aux Etats-Unis. Les propriétaires de moulins n'observent pas la loi en ce qui regarde le dépôt de bran de scie et des déchets de moulins dans les cours d'eau. Vu les grosses pluies les rivières ont été hautes pendant la saison du frai. On a remarqué des personnes qui pêchaient le saumon en octobre, mais on n'a pu ni les arrêter ni les reconnaître. Un filet à saumon a été saisi pour cause de contravention à l'Acte des pêcheries.

L'inspecteur Nathaniel Fortier, comté de Pictou, dit que le hareng, le maquereau et le saumon n'ont pas donné la moyenne. La pêche de la morue a été meilleure que les années précédentes, tandis que la prise du homard à été à peu près la même que l'an dernier. Ayant entendu dire qu'on avait vu des torches sur la rivière Sutherland, il s'y est plusieurs fois rendu pour voir à ce que la loi fut observée. Un cas de pêche illégale est venu à sa connaissance, et sur l'aveu du coupable il l'a condamné à une amende de dix dollars, qui a été payée. Aucun appareil de pêche n'a été confisqué. Il a visité tous les propriétaires de moulins de sa division et a constaté qu'on observe régulièrement la loi concernant les déchets de moulins. Il n'y a qu'une passe migratoire dans sa division et elle était en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ROBERT HOCKIN,
Inspecteur des pêcheries.

DISTRICT N° 3.

RAPPORT ANNUEL SUR LES PÊCHERIES DU DISTRICT N° 3, PAR L'INSPECTEUR L. S. FORD.

MILTON, COMTÉ DE QUEEN, N.-E.

L'hon. SIR L. H. DAVIES, C.C.M.G.
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année 1898, sur les pêcheries du *District n° 3, Nouvelle-Ecosse, comprenant les comtés de Lunenburg, Queen, Shelburne, Yarmouth, Digby, Annapolis et King.* Des rapports en forme de tableaux montrant les espèces, quantités et valeurs du poisson pris, et la valeur supposée du matériel employé dans les pêcheries durant l'année, sont aussi annexés.

La valeur de la prise laisse voir une diminution, comparativement à 1897, de $749,508.30.

Total pour 1897	$5,453,957.85
" " 1898	4,704,449.55

Cette diminution est plus apparente que réelle. Les prises énormes à Digby, l'an dernier, ont été presque égales au déficit de cette année. On a plus soigné les rapports de cette année, et je n'ai aucun doute qu'ils montrent un rendement satisfaisant de l'industrie de la pêche pour cette année. En dépit du fait que les chiffres laissent voir une diminution dans la prise, je suis d'opinion qu'elle a été, sous le double rapport des prix et de la prise, d'une bonne moyenne pour les pêcheurs.

Les diverses saisons de clôture ont été assez bien observées, grâce à l'attention spéciale des officiers et des gardiens spéciaux.

MORUE.

La famille de la morue est comme d'habitude à la tête, l'égrefin est fumé en quantités considérables et expédié dans les provinces d'en haut aussi loin que la Colombie-Anglaise. Le comté de Digby tient la tête dans cette branche, mais d'autres comtés le suivent, et les perspectives d'une augmentation dans la demande d'égrefin fumé *finnan haddies* sont extrêmement bonnes. Une des maisons de Digby engagées dans ce genre d'affaires m'a appris qu'elle avait dû importer de l'égrefin de Gloucester afin de pouvoir remplir toutes ses commandes.

MAQUEREAU.

Il y a eu bonne prise de ce précieux poisson cette année dans plusieurs comtés, notamment à Yarmouth, mais plusieurs de nos havres paraissent en être entièrement désertés. On avance plusieurs raisons à cela, mai je n'ai aucun doute que la destruction en masse du maquereau grâce aux trappes le printemps, quand ce poisson est plein d'œufs et à la recherche de ses frayères, est à peu près la meilleure théorie explicative. Je pense que la rareté croissante de ce précieux poisson amènera notre département à trouver des moyens de protection.

HOMARD.

Cette pêche s'est montrée tout aussi profitable que l'an dernier. On doit remarquer que la moyenne de la prise est maintenue daus le nombre croissant de trappes et de pêcheurs qui s'occupent du homard. Il est à la fois difficile et dispendieux

de protéger ce poisson. Il semble y avoir chez quelques pêcheurs la détermination de violer la loi en ce qui regarde la taille et le homard œuvé, et il faut la constante vigilance des officiers pour empêcher la destruction complète de cette si précieuse pêche.

Comme la commission nommée par le gouvernement s'est occupée si largement de cette question, il semble oiseux pour nous d'offrir des conseils dans ce rapport. Nous pouvons espérer avoir de meilleurs règlements à la prochaine saison.

SAUMON.

La prise du saumon subit tellement les influences atmosphériques qu'il est difficile de dire d'année en année la cause de sa fluctuation. Même les grosses pluies du printemps auront de l'effet sur l'étendue de la prise du saumon et du gasparot. Si le département doit conserver le contrôle sur les cours d'eau de ce district, il sera d'urgence de modifier entièrement les règlements dans l'intérêt de plusieurs d'entre eux. Ces règlements sont démodés et impraticables. Je serai heureux de noter les modifications nécessaires pour chaque rivière et de les soumettre à l'opinion ou approbation du département, si on me le demande. Nous avons d'assez bonnes passes migratoires à la plupart des barrages sur les rivières, et le poisson remonte, quand on lui fournit les moyens, jusqu'à ses frayères mais les propriétaires de moulins réclament l'eau à peu près tout le temps, et il y a conséquemment beaucoup de tirage. Toutefois il n'y a aucun besoin de disputer, vu qu'un judicieux arrangement pour un passage entretenu tel qu'il doit être mettrait d'accord les intérêts des deux parties. Je n'ai eu à ce sujet que peu de difficulté l'année dernière, et j'en prévois encore moins pour l'avenir si on peut rédiger des règlements propres à rencontrer les exigences dans chaque cas.

TRUITE.

Il est douteux que les inspecteurs puissent se procurer une idée assez exacte de la quantité de truite prise. En tous temps et toutes saisons les sportsmen fréquentent les lacs et les rivières. Comme la truite est presque toute consommée dans les familles, il ne paraît pas possible d'obtenir un état exact. Il semble y avoir abondance de ces poissons dans la plupart des rivières qu'ils fréquentent, et tout règlement concernant le saumon ou gasparot protégera également ce précieux poisson.

HARENG.

Ce poisson, comme le maquereau, paraît avoir déserté quelques-uns des havres où il abonda jadis. C'est un poisson précieux à la fois pour la consommation domestique et l'exportation, et il entre pour beaucoup dans les revenus de presque chacun des pêcheurs. La cause de cette diminution est difficile à déterminer. Les tempêtes contribuent à les tenir éloignés du rivage, mais il y a eu des tempêtes en mer quand le hareng abondait dans les ports. La rareté du hareng veut aussi dire rareté d'appât pour la morue, et conséquemment le rapport des pêches de la côte est moindre.

L'établissement de glacières pour la boitte sera d'un grand avantage pour les pêcheurs. La rareté de l'appât frais est un facteur qui affecte plus la prise du poisson, particulièrement sur les bords, que tout autre. La possibilité de s'assurer à une distance raisonnable et en tous temps de l'appât frais sera, nul doute, d'un grand secours. Il ne reste plus qu'à trouver les moyens de rendre de quelque valeur commerciale les immenses bancs de chiens de mer qui infectent notre côte, pour améliorer considérablement la situation du pêcheur.

En général les inspecteurs font rapport que la pêche a été bonne durant l'année dans toutes ses branches, et que dans presque toutes les localités la loi a été bien observée.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. S. FORD,
Inspecteur des pêcheries, District No. 3.

STATISTIQUE DES PÊCHERIES

DE LA

NOUVELLE-ÉCOSSE

1898

NOUVELLE-ÉCOSSE—District No. 1.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du matériel de pêche, et des espèces et quantités de poisson, ainsi que du nombre d'hommes employés dans l'industrie de la pêche, dans l'Ile du Cap-Breton, province de la Nouvelle-Ecosse pour l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche.							Matériel de pêche.					Espèces de poissons.										Numéro.
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.			Lignes dormantes.												
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Saumon frais, liv.	Saumon en boîte, liv.	Saumon salé, brls.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Homard conservé en boîte, liv.	Homard frais en écail. qtx.	
	Comté du Cap-Breton.			$			$				$		$											
1	Fourches Sydney et Barre Sud					23	430	45	101	2020	1000	20	130	1200			200	5000						1
2	Pointe Basse et Lingan	1	18	500	7	67	1020	95	185	3700	1850	65	385				550	5000				35712		2
3	Baie Glacée et Schooner-Pond					22	335	40	75	1500	750	20	125				330	5000						3
4	De Sydney-Nord à Ball's-Creek					30	275	50	70	2000	475	2	10	200			350				10			4
5	De la Rivière Georges à l'Anse aux Castors					24	225	40	20	530	150	4	40				59							5
6	Grand-Narrows à l'Ile de Noël					37	400	70	37	620	230	20	100				175							6
7	East-Bay, Eskasoni et Middle-Cape					35	466	54	43	603	294	25	83				145							7
8	Petit Bras d'Or	4	45	850	20	22	398	43	110	2650	800	48	320				110	4000	1000			70416		8
9	Grand Etang et Mines de Sydney					14	172	16	35	849	145	1	9	1000			75	1300						9
10	*Gabarus et Grand Mira					48	1725	240	243	5775	2430			1000			400				80	94080		10
11	Louisbourg et Kennington-Cove	1	19	200	4	22	550	44	150	3750	1050						100				90	44064	4000	11
12	Grande Lorraine					35	900	70	350	8750	2450			2000		150	250				150			12
13	Main-à-Dieu	3	49	800	17	55	925	136	300	7550	3550			1287		7	305				65	38060		13
14	Petite Lorraine	1	24	700	7	17	450	43	115	3945	2870			4550		11	204				24			14
15	Baulieu et Rivière Mira	1	21	225	6	28	400	62	205	4625	3500			7325		16	254				29	18576		15
16	Catalone					4	45	8	95	1885	685			350		2	55				5			16
17	Ile Scattarie	1	21	250	6	45	1400	120	300	6600	2500	10	100	2700	200		580	20000			32	12240		17
18	Port Morien et Ile Ronde					39	1100	55	85	1780	595	45	225	1240			379			57	45	73632		18
19	Wadden's-Cove et Black-Brook					45	992	74	152	3040	1270	87	435				734			145	27	26528		19
	Totaux	12	197	3525	67	612	12208	1305	2671	62172	26594	347	1962	22852	200	186	5255	40300	1000	202	557	413308	4000	

* NOTE—Dans le numéro 10 est incluse une seine (330 brasses) évaluée à $750.

STATISTIQUE de la quantité et de la valeur du poisson, etc., **Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Division.	Espèces de poisson																Produits du poisson.				Valeur totale.	Numéro.
		Morue sèche, qtx.	Langue de morue, brls.	Egrefin frais, liv	Egrefin sec, qtx.	Merluche sèche, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Alose, brls.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Anguille, brls.	Plie, liv.	Petite morue ou poisson gelé, liv	Encornet.	Poisson commun, mêlé.	Huile de poisson, galls.	Pois. emp. com. boitte.	Pois. emp. com. engrais	Peaux, l. marin, nomb.	$ c.	
	Comté du Cap-Breton.																						
1	Fourches Sydney et Barre Sud	220	3	500	4			500	400		500	20	63			10	2000	100	50	20		7,007 00	1
2	Pointe Basse et Lingan	525	11	1000	20			8500					10			35	5500	350	160	25		24,139 90	2
3	Baie Glacée et Schooner-Pond	270	4	600	8			5500					20			20	5000	200	100			13,572 00	3
4	De Sydney Nord à Ball's-Creek	375			30			2000					10					70	75			3,613 50	4
5	De la Rivière Georges à l'Anse aux Castors	275			25								8					40	60			1,593 00	5
6	Grand-Narrows à l'Ile de Noël	300							300									75	85			2,080 00	6
7	East-Bay, Eskasoni et Middle-Cape	288									2000		52						53			2,431 50	7
8	Petit Bras d'Or	920		2600	150	20	35	3400					16		400	22	45	500	200			20,054 20	8
9	Grand Etang et Mines de Sydney												10	500				30	100			797 00	9
10	Gabarus et Grand Mira	1700			300						10500	37				10		850	13			30,503 50	10
11	Louisbourg et Kennington-Cove	900			200													800	50			35,077 80	11
12	Grande Lorraine	1500			500													1500	300			14,300 00	12
13	Main-à-Dieu	950		130	115	2	12	400				3				5		600	14			14,619 80	13
14	Petite Lorraine	600		100	100	1	11	200				2				7		350	8			5,151 25	14
15	Baulieu et Rivière Mira	565		520	50	1	10	370				16				3		430	9			9,574 55	15
16	Catalone	248		150	10		4	120				1						120	3			1,486 00	16
17	Ile Scatterie	2300			100	17	9	12000				2		2000		2	50	1000	450		40	18,015 25	17
18	Port Morien et Ile Ronde	660		5000	115			6085		3						10	15	535	2			21,179 24	18
19	Wadden's-Cove et Black Brook	508		80	60			11000				15					8	656	13			12,270 70	19
	Totaux	13104	18	10680	1787	41	81	50075	700	3	13000	96	189	2500	400	124	12618	8206	1745	45	40	237,466 19	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—**Nouv-Ecosse.**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. Navires. Nombre.	Navires. Tonnage.	Navires. Valeur.	Navires. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Seines. Nombre.	Seines. Valeur.	Espèce de poissons. Saumon frais, liv.	Saumon conservé en boîte, liv.	Saumon salé, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Homard conservé en boîte, liv.	Morue sèche, qtx.	Lang. de morue, brls.	Numéro.
	Comté d'Inverness.			$			$				$		$											
*1	Port-Hood	1	18	500	5	73	1600	150	380	10000	3600	200	1400				300	6000	400	40	44136	1800		1
2	Petite-Mabou					20	200	37	40	1200	360	25	120				90	2500	100	4		300		2
3	Bord de la mer					13	180	26	72	2200	750	30	150				150	3000	80	4	19200	100		3
4	Petite-Judique					32	380	64	90	2800	900	50	250	200			260	50000	200	8		75		4
5	Judique					20	200	40	50	1600	400	20	80				125	5000	140	8	22968	150		5
6	Longue-Pointe					30	400	52	90	2700	700	35	140	1500			450	8000	180	10	19248	175		6
7	Creignish					20	240	40	60	1800	500	20	100	2000			450	3060	80	6		100		7
8	Pointe-Basse					25	250	50	80	2500	800	60	300				350	5000	200	10		125		8
9	Port-Hastings	2	116	3100	17	26	380	36	60	1800	500	30	180				400	2500	280	20		130		9
10	Port-Hawkesbury	3	183	3500	33	12	200	12	150	4500	1500	25	100	1300			300	800	400	5200		100		10
11	Baie de l'Ouest à Malagawatch					73	850	93	291	5820	3000	20	50				190	650000				130		11
12	Côtés nord et sud de la rivière Dennis					44	520	58	180	3600	2000	12	30				60	180000				35		12
13	Mabou, Houillères et Ben-Virrach					22	410	46	26	650	276	5	60	400	100		25			2	20856	260		13
14	Grande-Anse					11	200	22	12	300	128	2	25				8			1	2160	60		14
15	Whycocomagh					8	112	16	10	250	110	8	95	400			10					105		15
16	Lac de l'Est d'Ainslie et Scottsville					4	32	8	6	150	60													16
17	Havre et Rivière Margaree	2	23	210	11	84	1381	260	148	4160	2230	9	368	48418	200	20	180		400	80	4752	2100	5	17
18	Anse à la Baleine et Chimney-Corner					16	248	39	50	2500	2960	3	100	5900			85			96	4176	218	1	18
19	Ile Margaree					19	285	65	56	3365	3000	8	400				80			70	7968	510		19
20	Broad Cove Marsh et Port-Ban					30	394	115	67	3850	2800	7	300				175			134	8352	775		20
21	Havre de Mabou, côté nord					15	300	39	37	3210	1500	3	135				71			21		227	3	21
22	Grand-Etang					30	930	80	80	1600	550			1000			400			150	21456	900		22
23	Friar's-Head					20	700	50	50	1000	350			600			300			75		550		23
24	Anse à Doucett					20	650	50	60	1200	400			3000			400			50		600		24
25	Meat-Cove et Fishing-Cove					32	480	64	10	200	115				591	5				51	22824	40		25
26	Baie Plaisante et Anse à Pollett					29	422	80	9	200	125			9262	1270					475	16184	60		26
27	Havre de l'Est	19	221	2500	82	60	6000	225	37	895	235	10	50	4500	500		2000		1500	500	22368	6000	15	27
28	Pointe et lac Cheticamp	1	10	125	4	52	2200	216	53	1350	470	4	40	4500			320		850	280	15792	2560	10	28
29	Cap Rouge					25	250	80	10	380	100			300			100		300	300	6816	600	5	29
	Totaux	28	571	9935	152	865	20394	2113	2264	65830	30419	586	4473	83280	2661	25	7279	915800	5110	7595	259256	18885	39	

*NOTE.—Dans le numéro 10, sont incluses trois seines évaluées à $600. Dans le numéro 1, un rets évalué à $600.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.														Produits du poisson.			Valeur totale.	Numéro.
		Egrefin, frais, liv.	Egrefin, sec, qtx.	Merluche séché, qtx.	Noues de merluche, liv.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Achigan, liv.	Anguille, brs.	Huîtres, brls.	Petite morue ou poisson gelé, b.	Encornet, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, gal.	Poisson employé com boitte, brls.	Pois. emp. com. engrais, brls.	$ c.	
	Comté d'Inverness.																			
1	Port-Hood	1000	500	2200	400	200	300	300	20	...	2	...	...	100	...	600	150	30	25,600 20	1
2	Petite-Mabou	300	40	100	40	...	80	200	5	...	...	...	...	5	...	20	20	10	2,130 00	2
3	Bord de la mer	500	50	300	12	...	100	300	10	...	5	...	...	10	...	40	60	20	6,052 60	3
4	Petite-Judique	500	20	80	...	...	100	500	8	...	5	...	...	30	...	20	30	20	2,577 00	4
5	Judique	200	25	25	...	...	1000	400	4	...	10	...	...	15	...	40	60	25	6,428 15	5
6	Longue-Pointe	300	20	10	...	...	1500	600	10	...	...	...	...	5	...	48	75	15	7,367 10	6
7	Creignish	250	15	...	...	...	1000	140	20	...	...	...	...	8	...	20	60	10	3,102 10	7
8	Pointe-Basse	200	25	...	...	...	200	200	30	...	...	...	...	7	...	40	50	10	2,475 00	8
9	Port-Hastings	150	20	...	...	...	250	4000	25	...	30	...	...	5	...	40	40	15	3,267 60	9
10	Port-Hawkesbury	200	10	...	...	...	1200	160	30	...	5	...	...	25	...	1000	30	10	80,700 00	10
11	Baie de l'Ouest à Malagawatch	...	...	...	...	...	...	...	...	...	18	...	...	...	...	65	32	...	8,027 50	11
12	Côtés nord et sud de la rivière Dennis	...	...	...	...	...	...	...	12	...	23	175	400	...	...	20	11	...	3,200 50	12
13	Mabou, Houillères et Ben-Virrach	...	55	60	80	150	400	3500	5	150	10	...	...	12	...	180	100	...	6,393 20	13
14	Grande-Anse	...	13	6	...	25	200	5000	...	...	...	...	...	2	...	35	30	...	1,107 50	14
15	Whycocomagh	...	...	...	...	...	1000	2000	...	...	10	12	...	...	...	50	15	...	925 50	15
16	Lac de l'Est d'Ainslie et Scottsville	...	...	...	...	...	11000	10000	25	...	30	...	...	...	...	...	...	...	2,000 00	16
17	Havre et rivière Margaree	...	450	100	50	750	650	300	245	...	27	...	...	70	100	500	120	20	25,207 00	17
18	Anse à la Baleine et Chimney-Corner	...	58	40	...	438	...	...	5	...	...	...	...	44	29	80	84	19	5,398 50	18
19	Ile Margaree	...	48	28	93	500	...	...	10	...	...	...	...	31	65	120	80	...	5,757 10	19
20	Marsh de la Grande-Anse à Port-Ban	...	73	34	110	810	...	18	...	...	1	...	...	62	71	195	151	48	8,621 80	20
21	Havre de Mabou, côté nord	...	19	41	59	300	95	180	5	...	3	...	...	30	23	75	80	10	2,527 75	21
22	Grand-Etang	...	150	50	...	...	...	...	10	...	...	...	...	500	...	1500	600	...	15,893 70	22
23	Friar's-Head	...	90	40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	300	...	1000	400	...	7,105 00	23
24	Anse à Doucett	...	60	50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	450	...	1300	450	...	8,507 50	24
25	Meat-Cove et Fishing-Cove	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	25	600	...	6,560 95	25
26	Baie Plaisante et Anse à Pollett	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	37	700	...	13,705 80	26
27	Havre de l'Est	...	500	200	...	2000	1000	500	...	...	30	...	...	1200	700	3000	4000	...	60,953 60	27
28	Pointe et lac Cheticamp	...	150	75	...	800	200	500	...	...	80	...	...	350	400	1200	1200	...	25,884 15	28
29	Cap Rouge	...	25	12	...	1000	...	...	...	...	5	...	...	30	100	300	530	...	10,266 20	29
	Totaux	3600	2416	3451	844	6973	20275	28798	479	150	294	187	400	3291	1488	11550	9758	262	357,743 00	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche.							Matériel de pêche.					Espèces de poisson.									Numéro.
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.			Lignes dormantes.											
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Saumon, frais, liv.	Saumon salé, barils.	Hareng salé, barils.	Hareng frais, liv.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Homard conservé en boîte, liv.	Homard frais, en écaille, qtx.	Morue séchée, qtx.	
	Comté de Richmond.			$			$				$	$											
1	Arichat et Petit de Grat	7	153	1400	27	174	1392	242	1224	24480	4896	250	760	180	..	2134	......	......	332	45792	298	1958	1
2	Cap Auguet, Arichat Ouest, Port-Royal et Ile Janvrin	3	51	650	11	219	1740	305	1744	34808	8720	374	780	75	.	2893	.....	......	74	41208	188	1788	2
3	Baie Rocheuse et Cap La Ronde	..	....	......	....	58	766	91	456	9120	2280	30	151	60	..	666	......	......	71	13632	48	397	3
4	Descousse, Poulamond et Martinique	7	255	3200	62	88	504	144	864	17280	2456	72	290	25	..	1112	......	......	448	......	18	2832	4
5	Saint-Pierre	4	95	1800	30	10	140	12	130	2800	690	....	....	....	..	95	......	......	....	......	....	1000	5
6	Rivière Bourgeoise	10	299	4200	80	36	380	46	150	3050	750	....	....	....	..	340	......	......	....	33982	....	4000	6
7	Grandique Ferry et Port Saint-Louis	..	....	....	....	30	300	41	150	3000	750	8	24	....	..	257	......	......	....	......	....	500	7
8	Rivière des Habitants et Bassin	5	124	2900	21	140	1380	200	1400	20400	10000	....	....	....	..	2900	....	......	64	......	....	500	8
9	Port-Malcolm et détroit de Canso	8	312	2400	49	90	900	155	900	18000	7000	....	....	....	..	1200	......	......	391	......	....	400	9
10	Baie de l'Ouest	..	....	......	....	80	800	160	240	5800	1200	15	45	....	..	385	......	......	....	......	....	500	10
11	Fourchu, Framboise et Saint-Esprit	..	....	......	....	53	1800	147	270	6875	1850	7	70	....	..	480	3000	275	415	89532	....	3200	11
12	L'Archevêque, Grande-Rivière et Pointe Michaud	..	....	......	....	83	1605	184	667	17500	4410	7	70	2000	..	520	1100	......	360	64752	....	550	12
13	L'Ardoise en bas, L'Ardoise et Rockdale	2	30	700	10	308	9100	616	3680	93500	21400	25	250	1500	10	2000	14000	24000	1900	47856	....	3650	13
14	Grande-Grève, réserve des Sauvages et St-Pierre-Est	1	37	200	6	53	1350	130	355	8875	3050	4	40	....	..	1150	7000	1615	210	31776	....	900	14
	Totaux	47	1356	17450	296	1422	22157	2473	12230	265488	69452	792	2480	3840	10	16132	25100	25890	4265	368530	552	22175	

STATISTIQUE de la quantité et de la valeur du poisson.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Langues et noues de morue, brls.	Egrefin frais, liv.	Egrefin séché, qt'x.	Egrefin fumé, liv.	Merluche séchée, qt'x.	Noues de merluche, liv.	Merlan, qt'x.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, liv.	Anguille, brl.	Plie, liv.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Encornet, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, gals.	Poisson employé comme boîte, brls.	Peaux, l. marin, nomb.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
1	*Comté de Richmond.*																					
2	Arichat et Petit de Grat	5	......	2073	9311	202	50	326	670	....	....	15	72	3100	......	75	242	2000	180	2	42,650 06	1
3	Cap Auguet, Ile Janvrin, Port-Royal et Arichat-Ouest	6	......	1980	....	39	75	145	1060	....	....	133	15	7500	......	10	275	2893	232	6	38,422 25	2
4	Baie Rocheuse et Cap La Ronde	3	......	263	....	4	5	102	......	....	....	24	10	17100	......	5	154	420	175	..	11,097 40	3
5	D'Escousse, Poulamond et Martinique	2	......	46	....	46	112	41	26300	....	....	187	75	73100	.....	25	200	3600	200	8	32,663 50	4
6	Saint-Pierre	....	......	100	....	....	....	....	......	....	....	....	15	....	......	....	....	300	40	..	4,980 00	5
7	Rivière Bourgeoise	....	......	200	...	....	....	....	......	....	....	7	....	....	......	....	....	2700	100	..	25,744 40	6
8	Grandique et Port Saint-Louis	....	......	200	....	....	....	....	......	....	4200	120	30	....	......	....	...	100	20	..	4,678 00	7
9	Rivière des Habitants et Bassin	....	......	200	....	....	....	....	......	....	3500	534	24	....	......	....	....	200	20	..	17,801 00	8
10	Port-Malcolm et détroit de Canso	....	......	100	....	....	....	....	......	....	....	863	....	....	..	....	....	175	20	..	16,099 50	9
11	Baie de l'Ouest	....	......	....	....	....	....	....	......	....	....	....	15	....	......	....	....	.....	20	..	3,720 00	10
12	Fourchu, Framboise et Saint-Esprit	17	3400	155	....	120	290	115	6750	800	....	60	23	18000	7000	313	100	1320	142	..	44,832 40	11
13	L'Archevêque, G'de-Rivière et Pte-Michaud	17	1900	98	....	20	30	35	2450	400	....	32	15	8000	2150	34	45	310	67	..	25,182 40	12
14	L'Ardoise, L'Ardoise en bas et Rockdale	15	4100	1550	....	55	35	900	8000	850	....	700	14	5800	3580	230	170	3000	260	.	77,849 45	13
	Grande-Grève, Saint-Pierre-Est et réserve des sauvages	....	1500	565	....	38	22	90	5000	2100	1200	43	28	3100	3300	31	99	875	120	..	22,292 00	14
	Totaux	65	10900	7530	9311	524	619	1754	50230	4150	8900	2718	336	135700	16030	723	1285	17893	1596	16	368,012 36	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines — Nombre.	Valeur.	Rets à enclos. — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon frais, liv.	Saumon, conserves, en boîtes, liv.	Saumon salé, brls.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Numéro.
	Comté de Victoria.			$			$				$		$		$							
1	Dingwall, Pointe Blanche au Sugar Loaf	1	12	200	3	56	1495	157	148	5920	1850						3650	19	114		285	1
2	Money-Point et Sparling's-Brook					33	314	85	34	1360	204						1293		5		245	2
3	Baie Saint-Laurent et Anse au Naufrage					42	676	96	58	2320	940						2600	9	62		130	3
4	New-Haven et Havre de Neil					90	3600	107	180	3780	1440			6	72		144		600		35	4
5	Pointe Sud et Anse Verte					9	180	17	14	294	112							3	27		8	5
6	Ingonish-Nord	1	59	2000	12	52	2080	104	114	2508	912			62	1012			19	65		37	6
7	Baie du Sud					39	1755	78	78	1716	624			39	624			36	44		22	7
8	Englishtown					18	123	25	22	208	161	2	400	24	120			14	394		10	8
9	Grand Bras d'Or					33	304	47	140	3243	744			7	35				182		3	9
10	Anse à l'Anguille et Barachois					19	200	40	49	1078	490								41		8	10
11	Ruisseau des Sauv., Petite Riv. et Anse au Breton					14	150	38	50	1120	450								65		9	11
12	Riv. des Français, Anse au Naufrage et Path-End					23	220	60	86	2030	750						500	9	85		20	12
13	Côté sud Little Narrows à Iona	1	18	100	3	63	631	87	106	2120	850			49	197	1450			187	31900		13
14	Baddeck et Baie Baddeck					15	165	15	33	650	300			4	16	3800			9	10350		14
15	Grand Havre, Boularderie et Red-Head					24	288	27	47	950	450			8	37				31	2500		15
16	Côté nord Little Narrows					15	124	15	30	520	250			7	30	1050			22			16
	Totaux	3	89	2300	18	545	12305	998	1189	29817	10527	2	400	206	2143	6300	8187	109	1933	44750	812	

STATISTIQUE de la quantité et de la valeur du poisson.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																		Valeur du poisson.	Numéro.
		Homard conservé en boite, liv.	Morue séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, liv.	Anguille, brls.	Huîtres, brls.	Plie, liv.	Petite morue et poissons gelé, liv.	Encornet, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, gal.	Poisson employé comme boitte, brls.	Peaux, loup marin, nombre.	$ c.	
	Comté de Victoria.																				
1	Dingwall, Pointe Blanche et Sugar Loaf	7104	708	55	40	20	4500										250	300		11,086 30	1
2	Money-Point et Sparling's-Brook	17184	62														15	200		7,878 25	2
3	Baie Saint-Laurent et Anse au Naufrage	7292	224	21	14	22											125	300		5,703 40	3
4	New-Haven et Havre de Neil	22704	2225	175													2050	245	225	18,536 15	4
5	Pointe Sud et Anse Verte	3792	175	15											90		240	150		2,105 40	5
6	Ingonish-Nord	10800	1882	508											8		1432	450		13,416 60	6
7	Baie du Sud	19680	1080	300													800	425		11,079 50	7
8	Englishtown		400	10		10											40	50		4,313 00	8
9	Grand Bras d'Or	9744	106												160		25	75		3,265 80	9
10	Anse à l'Anguille et Barachois		135	55												10	23	10		1,030 90	10
11	Ruisseau des Sauv., Petite Riv. et Anse au Breton	22944	160	43												11	77	13		5,817 40	11
12	Riv. des Français, Anse au Naufrage et Path-End	13272	325	140												24	125	21		5,357 40	12
13	Côté sud Little Narrows à Iona		863						700	7	22	65	200	1600	4	38	280	53		5,681 50	13
14	Baddeck et Baie Baddeck		20						1200	10	10					9	6	4		1,205 30	14
15	Grand Havre, Boularderie et Red-Head		27							5	5			400		15		5		384 50	15
16	Côté nord Little Narrows		60					600		26	20	60						7		1,152 50	16
	Totaux	134516	8452	1322	54	52	4500	600	1900	48	57	125	200	2000	262	107	5488	2308	225	98,013 90	

RÉCAPITULATION

De la production et de la valeur des pêcheries dans l'Ile du Cap-Breton, pour l'année 1898.

Espèces de poisson.		Quantité.	Taux.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon frais	liv.	116,272	0 20	23,254 40
" conserves	boîtes	11,048	0 15	1,657 20
" salé	brls.	330	15 00	4,950 00
Hareng salé	do	30,599	4 00	122,396 00
" frais ou gelé	liv.	1,025,950	0 01	10,259 50
" fumé	do	1,000	0 02	20 00
Maquereau frais	liv.	31,202	0 12	3,744 24
" salé	brls.	13,229	15 00	198,435 00
Homard, conserves de	liv.	1,175,610	0 20	235,122 00
" frais	qtx.	4,552	5 00	22,760 00
Morue séchée	do	62,616	4 00	250,464 00
Langues et noues de morue	brls.	122	10 00	1,220 00
Egrefin frais	liv.	25,180	0 03	755 40
" séché	qtx.	13,055	3 00	39,165 00
" fumé	liv.	9,311	0 06	558 66
Merluche sèche	qtx.	4,070	2 25	9,157 50
Noues de merlan	liv.	1,463	0 50	731 50
Merlan	qtx.	1,887	2 00	3,774 00
Flétan	liv.	111,778	0 10	11,177 80
Truite	liv.	25,725	0 10	2,572 50
Alose	brls.	3	10 00	30 00
Eperlan	liv.	52,598	0 05	2,629 90
Gasparot	brls.	3,341	4 00	13,364 00
Bar	liv.	150	0 10	15 00
Anguille	brls.	876	10 00	8,760 00
Huîtres	brls.	312	4 00	1,248 00
Plie	liv.	138,400	0 05	6,920 00
Petite morue et poisson gelé	liv.	18,830	0 05	941 50
Encornet	brls.	4,400	4 00	17,600 00
Poisson commun et mêlé	brls.	15,498	2 00	30,996 00
Huile de poisson	gal.	43,137	0 30	12,941 10
Poisson employé comme boitte	brls.	15,407	1 50	23,110 50
Poisson employé comme engrais	brls.	307	0 50	153 50
Peaux de loup-marin	nomb.	281	1 25	351 25
Total pour 1898		....	....	1,061,235 45
do 1897		....	....	1,056,115 83
Augmentation		....	....	5,119 62

RÉCAPITULATION

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux, rets, etc., employés à la pêche dans le **district n° 1 de la Nouvelle-Ecosse,** pendant l'année 1898.

—	Valeur.	Total.
	$ c.	$ c.
90 navires, 2,213 tonneaux	33,210 00	
3,444 bateaux	67,064 00	
18,354 rets à mailler, 423,307 brasses	136,992 00	
4 seines, 830 brasses	1,350 00	
3 rets à trappe	1,000 00	
1,931 lignes dormantes	11,058 00	
43 rets à éperlan	395 00	
15,510 lignes à main	7,749 00	
		258,818 00
71 homarderies	53,975 00	
156,545 trappes à homard	83,882 00	
		137,857 00
33 refrigérants et glacières	2,912 00	
818 poissonneries et boucans	24,207 00	
281 jetées et quais	49,902 00	
47 remorqueurs, steamers et semaques	4,300 00	
		81,321 00
Valeur totale		477,996 00

NOUVELLE-ECOSSE—District n° 2.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires, bateaux, rets, etc, et de la quantité de poisson pris dans le **district n° 2** de la Province de la **Nouvelle-Ecosse**, pour l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur.	Bateaux. — Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Seines. — Nombre.	Seines. — Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon frais, livres.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, livres.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Numéro.
	Comté d'Antigonish						$				$		$						
1	Havre Bouché, Linwood, Cap Jack et Petite-Tracadie	1	11	200	3	75	721	110	302	6959	1272	40	713	500	903	....	1750	106	1
2	Grande-Tracadie, Bayfield, Monks-Head et côté sud du havre	....	....	....	....	59	693	70	128	5568	3531	14	53	13906	349	6800	5151	2	2
3	Côté nord du havre, Lakeville, Anse Ballantyne et côté sud du Cap George	....	....	....	....	37	655	58	95	3105	1109	37	169	6000	264	...	1300	21	3
4	Côté nord du Cap George et Georgeville	....	....	....	....	20	287	33	64	1480	454	22	110	800	135	....	700	16	4
5	Anse Maligne, Ruisseau aux Docteurs, Arisaig, Moidart et Knoidart	....	....	....	....	30	381	47	89	2780	1066	20	99	9200	188	....	1600	52	5
	Totaux	1	11	200	3	221	2737	318	678	19892	7432	133	544	30406	1839	6800	10501	197	
	Valeurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6081	7356	68	1260	2955	

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. — Homard conservé en boîte, liv.	Morue séchée, qtx.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Noues merluche, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Bar, liv.	Anguille, brls.	Huîtres, brls.	Encornet, brls.	Poisson com. et mêlé, brls.	Huile de poisson	Poisson emp. c. boit., brls.	Poisson emp. c. engr., brls.	Valeur	Numéro.
	Comté d'Antigonish.																	$	
1	Havre Bouché, Linwood, Cape Jack et Petite-Tracadie	52032	123	9	159	42	400	400	....	200	8	....	3	20	70	1000	510	18,774	1
2	Grande-Tracadie, Bayfield, Monks-Head et côté sud du havre	14736	31	....	....	....	400	2000	21	....	82	28	....	....	....	344	154	9,713	2
3	Côté nord du havre, Lakeville, Anse Ballantyne et côté sud du Cap George	56112	257	33	363	208	1000	1000	49	....	10	....	5	....	126	175	400	16,963	3
4	Côté nord du Cap George et Georgeville	13680	39	7	351	779	....	....	3	....	....	....	8	....	249	50	140	5,379	4
5	Anse Maligne, Ruisseau aux Docteurs, Moidart et Knoidart	27696	34	41	1426	4763	....	....	....	1600	....	....	7	....	496	102	280	15,583	5
	Totaux	164256	484	90	2299	5792	1800	3400	73	1800	100	28	23	20	941	1671	1484	....	
	Valeurs	32851	1936	270	5152	2896	180	170	292	180	1000	112	92	30	282	2507	782	66,412	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux, rets, etc., et de la quantité de poisson, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Nav. et bateaux emp. à la pêche. Navires. Nombre.	Navires. Tonnage.	Navires. Valeur.	Navires. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Nasses. Nombre.	Nasses. Valeur.	Espèces de poisson. Saumon frais, livres.	Hareng salé, barils.	Hareng frais, livres.	Hareng fumé, livres.	Homard conservé en boîtes, liv.	Numéro.
	Comté de Colchester.										$		$						
1	Sterling	..	.....	.....	....	14	210	18	20	600	150	....	.....	......	....	......	......	14400	1
2	Stewiacke	..	.....	.....	....	105	1050	190	220	6300	1880	....	.....	9000	....	......	......	.....	2
3	Cinq Iles	..	.....	.....	....	8	220	16	....	....	......	3	400	2100	....	......	......	......	3
4	Economie	..	.....	.....	....	8	260	16	16	4800	960	11	3800	2800	50	4000	3500	......	4
5	Petite rivière du Bar à Highland Village	..	.....	.....	....	19	475	38	19	6175	1330	5	1600	12000	....	......	......	......	5
6	Grand Village à Queen's Village	..	.....	.....	....	22	723	44	22	7500	1500	....	.....	13200	....	......	......	......	6
	Totaux	..	.....	....	....	176	2938	322	297	25375	5820	19	5800	39100	50	4000	3500	14400	
	Valeur	..	.....	.....	....	....	.....	....	....	....	.....	....	.....	7820	200	40	70	2880	

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Morue sèche, barils.	Egrefin frais, livres.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Alose, barils.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Bar, liv.	Anguille, bar.	Huîtres, barils.	Huile de poisson, gallons.	Poisson employé comme boitte, bar.	Poisson employé comme engrais, bar.	Valeur totale.	Numéro.
	Comté de Colchester.																	$	
1	Sterling	....	......	....	....	....	.....	300	.....	13000	30	.....	5	280	....	15	140	4,943	1
2	Stewiacke	....	......	....	....	....	......	1300	550	.....	450	1000	....	.....	....	....	....	9,330	2
3	Cinq Iles	120	1800	20	10	5	1000	1000	19	.....	.....	......	....	.....	100	10	....	1,481	3
4	Economie	10	200	5	....	....	......	3000	408	.....	.....	......	....	.....	....	....	...	5,311	4
5	Petite rivière du Bar à Highland Village	5	......	....	....	....	......	1000	487	.....	.....	400	....	.....	....	....	...	7,430	5
6	Grand Village à Queen's Village	....	......	....	....	....	......	800	193	.. .	.....	....	....	.....	....	....	....	4,650	6
	Totaux	135	2009	25	10	5	1000	7400	1657	13000	480	1400	5	280	100	25	140	....	
	Valeur	540	60	75	22	10	100	740	16570	650	1920	140	50	1120	30	38	70	3,3145	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à piège. — Nombre.	Valeur.	Nasses. — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon frais, liv.	Saumon fumé, liv.	Hareng, salé, barils.	Hareng frais, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau frais, liv.	Homard conservé en boite, livres.	Numéro.
	Comté de Cumberland.			$			$				$		$		$								
1	Pugwash, Port Philippe et Gulf Shore	...	...	...	...	229	6703	176	371	7515	2128	...	...	...	...	...	...	...	26000	700	1800	500524	1
2	Wallace	...	...	...	...	25	200	45	24	700	290	...	...	...	...	1316	...	...	...	...	...	...	2
3	River Philippe	...	...	...	...	9	45	40	26	310	200	...	...	...	...	1300	...	...	...	...	...	...	3
4	La Planche, Nappan et Maccan	...	...	...	...	4	100	8	3	.80	45	...	...	...	...	200	...	...	...	...	...	...	4
5	Minudie à la Rivière aux Pommes	1	12	120	2	13	240	26	18	750	425	...	...	...	...	4200	...	100	...	...	...	...	5
6	Avocat	...	...	...	...	8	140	16	8	120	100	1	75	...	...	500	...	20	...	...	...	...	6
7	Ile Spencer et Port Greville	...	...	...	...	12	600	30	17	608	450	...	...	1	40	...	...	160	400	...	...	...	7
8	Parrsboro'	2	21	275	6	7	180	16	6	180	175	1	60	2	80	1000	400	40	...	100	...	...	8
	Totaux	3	33	395	8	307	8208	357	473	10263	3813	2	135	3	120	8516	400	320	26400	800	1800	500524	
	Valeur $	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1703	80	1280	264	16	216	100105	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur du poisson, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Nombre.	Divisions.	Espèces de poisson.																		Valeur totale de tout le poisson.	Nombre.
		Homard frais, qtx.	Morue sèche, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin frais, liv.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séché, qtx.	Noues de merluche, liv.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Alose, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot.	Bar, liv.	Anguille, brls.	Moules, brls.	Huîtres, brls.	Poisson employé comme boitte.	Poisson employé comme engrais.	$ cts.	
	Comté de Cumberland.																					
1	Pugwash, Port Philippe et Gulf Shore	14											59400				50	646	3485	2500	112,797 00	1
2	Wallace										600		20500	458	160	24		721	658		7,307 00	2
3	Rivière Philippe										1000	3		200	250	25					1,465 00	3
4	La Planche, Maccan et Nappan											30	6000	100							1,040 00	4
5	Minudie à la Rivière aux Pommes				500	20	20		50	500		500		15		10	30		20		6,700 00	5
6	Advocate	10	175		200	30			100	750									15		1,324 00	6
7	Ile Spencer et Port Greville		275	5	400	135	50	40	90	1600						10			20		2,873 00	7
8	Parrsboro'		500			320			200	900											3,907 00	8
	Totaux	24	950	5	1100	505	70	40	440	3750	1600	533	85900	773	410	69	80	1367	4208	2500	....	
	Valeur $	120	3800	50	33	1515	157	20	880	375	160	5330	4295	3092	41	690	160	5468	6312	1250	137,413 00	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des

Nombre	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nasses. — Nombre.	Valeur.
	Comté de Hants.			$			$				$		$
1	Maitland à Shubenacadie	..	....	....	....	20	300	20	20	1400	350	......	......
2	Shubenacadie à Grand Lac	..	....	....	....	21	68	21	....	440	110	......	....
3	Walton à Maitland	..	....	.....	....	4	80	8	4	800	160	5	1200
4	Hants Ouest	2	31	500	5	21	800	24	24	4427	800	3	250
	Totaux	2	31	500	5	66	1248	73	48	7067	1420	8	1450
	Valeur $	..	....	......	....	....	......	....	....	.	......	.. .	......

Nombre.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à piège. — Nombre.	Valeur.
1 2 3	*Comté de Pictou.*			$			$				$		$
4	Pictou Ouest	..	....	......	....	144	3600	180	80	2400	450	......	.....
5	Ile Pictou	..	....	.....	....	61	1400	120	40	850	220	......	......
6	Division centrale	1	30	400	3	10	250	12	20	400	100	......	. ....
7	Division sud	..	....	.....	....	40	500	48	77	2370	1091	21	44
8	Ile Merigomish	..	....	.....	....	13	270	13	24	1076	596	...	....
	North Beach	..	....	......	....	8	127	8	15	1028	789	3	40
	Ponds	..	....	......	....	16	395	19	36	2218	1743	3	35
	Lismore	..	....	.....	....	5	60	6	7	630	650	. ...	.. ...
	Totaux	1	30	400	3	297	6602	406	299	10972	5639	27	119
	Valeur $	..	....	......	....	....	......	....	....	......	......	......	......

navires, bateaux rets, etc., employés à la pêche, etc.—**Nouvelle-Écosse**—*Suite.*

Espèces de poisson.													Valeur totale	Numéro.
Saumon frais, liv.	Hareng salé, barils.	Hareng frais, liv.	Hareng fumé, liv.	Morue séchée, qtx.	Aigrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Alose, barils.	Gasparot (ou gaspereaux), barils.	Bar, liv.	Moules, barils.	$ c.	
4000	......	......	......	.. ..	......	......	......	500	10	400	5000	......	3,050 00	1
1000	. . .	......	......	....	. . .	......	......	900	2	15	100	......	380 00	2
5000	....	......	.....	......	......	......	......	500	170	20	4000	......	3,230 00	3
1115	66	27800	4000	118	9	15	80	5000	405	66	1900	200	6,942 00	4
11115	66	27800	4000	118	9	15	80	6900	587	501	11000	200	....	
2223	264	278	80	472	27	34	160	690	5870	2004	1100	400	13,602 00	

Espèces de poisson.																			Valeur totale.	Numéro.
Saumon frais, liv.	Hareng salé, barils.	Hareng frais, liv.	Maquereau frais, liv.	Huîtres conservées en boite, livres.	Morue séchée, qtx.	Aigrefin séché, qtx.	Merluche séchée, liv.	Noues de merluche, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot (ou gaspereaux), barils.	Bar, liv.	Anguille, barils.	Moules, barils.	Huîtres, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson emp. comme boitte, barils.	Poisson emp. comme engrais, barils.	$ cts.	
. . . .	..	21800	500	224304	18	..	....	....	200	5000	....	....	7	20	10	..	350	1100	46,706 00	1
......	..	1500	....	132740	...	..	600	....	....	......	....	....	....	..	....	..	250	670	28,623 00	2
......	..	91400	4900	.... ..	299	30	190	....	6000	10000	200	....	125	..	100	..	....	....	6,766 00	3
9000	7	36200	1400	17664	82	..	....	....	300	3000	5	....	26	..	....	..	170	90	6,979 00	4
4100	..	3000	300	14592	....	..	...	....	...	......	...	....	....	..	....	..	50	75	3,917 00	5
6800	..	5400	....	.....	....	..	25	....	400	10600	....	150	30	..	....	..	....	....	2,355 00	6
17100	12	14200	1100	27936	5	..	108	100	400	......	....	....	....	..	....	60	40	140	9,830 00	7
3500	..	1000	....	....	....	..	10	....	100	.....	....	....	....	..	....	..	....	....	743 00	8
40500	19	174500	8200	417236	404	30	933	100	7400	28600	205	150	188	20	110	60	860	2075	....	
8100	76	1745	984	83447	1616	90	2100	50	740	1430	820	15	1880	40	440	18	1290	1038	105,919 00	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—**N.-Écosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche. Navires. Nombre.	Navires. Tonnage.	Navires. Valeur.	Navires. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Rets à pièges. Valeur.	Espèces de poisson. Saumon frais, liv.	Saumon conservé en boîte, liv.	Saumon fumé et salé, livres.	Hareng salé, barils.	Hareng frais, liv.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, barils.	Homard conservé en boîte, liv.	Homard frais, avec le test, qtx.	Numéro.
	Comté de Guysborough.			$			$				$			$		$										
1	Ecum Secum	...	...	...	...	70	130	96	40	800	160	2	140	75	...	...	620	...	...	64	...	...	1	8832	...	1
2	Marie Joseph	...	...	...	...	50	1140	76	60	1200	240	...	...	...	...	...	125	...	...	20	...	...	3	27312	...	2
3	Liscombe, baie des Espagnols et Gegoggin	...	...	...	...	90	1800	150	95	1900	380	1	120	50	...	...	930	...	150	132	...	...	4	51984	...	3
4	Baie et rivière Ste-Marie	...	...	...	...	40	800	70	90	1800	575	...	...	...	...	...	6200	100	675	194	...	...	...	43200	...	4
5	Havre du Vin	...	...	...	...	21	300	30	60	1200	300	1	60	25	...	...	750	...	...	250	...	...	...	...	...	5
6	Havre et lac des Sauvages	...	...	...	...	53	820	68	100	2000	500	...	...	...	...	...	420	...	...	432	...	...	3	...	...	6
7	Havre Holland et rivière des Sauvages	...	...	...	...	16	320	18	35	700	175	...	...	...	...	...	300	...	...	210	...	...	...	...	...	7
8	Port-Beckerton	...	...	...	...	57	1775	50	170	3400	680	...	...	...	...	...	...	...	...	710	...	...	5	72432	...	8
9	Havre du Pêcheur	...	...	...	...	34	750	40	90	1800	360	...	...	...	...	...	...	...	...	360	...	...	10	17564	...	9
10	Havre du Pays, havre et rivière d'Isaac	...	...	...	...	42	950	55	170	3400	680	...	...	...	...	...	1250	100	...	135	...	1000	...	...	...	10
11	Du havre d'Isaac à Whitehead	10	211	3200	50	690	16207	863	4353	87100	17412	3	290	240	3	975	1750	120	...	5297	38000	18000	752	334368	797	11
12	De Whitehead à Canso	3	46	1000	14	220	10925	320	1160	23200	4640	6	900	970	12	4900	2400	2100	1200	355	180000	29424	50	245497	11	12
13	Canso à la riv. au Saumon	2	59	1050	7	300	4320	320	4115	82300	16400	9	1125	1200	38	8000	7900	200	...	1100	20000	49900	40	77952	3	13
14	Riv. au Saumon à la limite du comté d'Antigonish, y compris l'anse de Cook, Guysborough, la côte N. et détroit de Canso	6	207	4800	33	510	10800	686	6000	149000	29800	7	790	800	...	...	15000	...	...	3102	465200	310203	10	36816	...	14
	Totaux	21	523	10050	104	2193	51037	2842	16538	359800	72302	29	3425	3360	53	13875	37645	2620	2025	12361	703200	408527	878	915956	811	
	Valeur $	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7529	393	405	49444	7032	49023	13170	183191	4055	

ETAT indiquant la quantité et la valeur de toute espèce de poisson, etc—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Nombre.	Divisions.	Morue sèche, qtx.	Noues et langues de morue, brls.	Egrefin frais, liv.	Egrefin séché, qtx.	Egrefin fumé, liv.	Merluche séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Merlan, qtx.	Flétan, lbs.	Truite, lbs.	Eperlan, lbs.	Gasparot, brls.	Anguille, brls.	Moules, liv.	Petite morue ou *frost fish.*	Encornet, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais.	Valeur totale du poisson.	Nombre.
	Comté de Guysborough.																					$ cts.	
1	Ecum Secum	285	...	...	40	...	...	...	3	950	650	450	8	12	10	1000	...	40	280	520	50	4 781 00	1
2	Marie Joseph	426	...	...	65	...	...	...	5	1950	150	300	12	14	10	950	...	50	400	400	140	,866 00	2
3	Liscomb, baie des Espagn. et Gegoggin	615	...	...	64	...	...	...	16	4350	1000	1400	50	20	60	1500	...	65	600	720	260	16,573 00	3
4	Baie et rivière Sainte-Marie	100	...	...	13	...	...	...	...	450	2500	840	120	10	20	1200	...	45	100	350	210	12,989 00	4
5	Havre du Vin	35	...	...	5	...	...	...	...	225	320	420	4	4	.	820	...	20	30	190	...	1,801 00	5
6	Havre et lac des Sauvages.	78	...	...	10	...	..	...	5	1070	400	2200	18	8	...	640	..	28	70	380	...	3,283 00	6
7	Havre de Holland et rivière des Sauvages	20	...	...	3	...	...	...	...	250	800	...	5	4	10	680	...	13	18	210	...	1,548 00	7
8	Beckerton	272	...	...	52	...	...	...	15	940	...	...	10	9	10	1200	6	20	240	420	360	19,916 00	8
9	Havre du Pêcheur	190	...	...	34	...	...	...	8	450	...	...	5	10	10	750	8	16	170	340	80	6,861 00	9
10	Havre du Pays et havre d'Isaac	100	...	...	15	5280	...	...	20	3000	500	450	10	4	40	1000	4	25	100	280	...	2,811 00	10
11	Du havre d'Isaac à Whitehead	6890	...	5000	4150	...	164	...	740	22000	1200	8000	255	150	100	18000	80	180	6000	3320	1700	162,804 00	11
12	Whitehead à Canso	8920	5	1477300	650	150000	1465	200	2545	312400	760	...	...	70	...	..	1700	100	20500	8565	1200	215,739 00	12
13	Canso Tittle à la riv. Saum.	2068	4	212699	355	...	217	90	77	300	150	500	60	14	...	...	1400	...	2000	3270	400	56,602 00	13
14	De la riv. Saum. à la limite du comté d'Antigonish, y com. l'anse à Cook, Guysborough, la rive nord et Canso	1700	3	62433	961	...	304	107	52	...	...	10000	370	40	20	...	...	...	1900	...	200	80,315 00	14
	Totaux	21699	12	1757432	6417	155280	2150	397	3486	348335	8430	24560	927	369	290	27740	3198	602	32408	18965	4600	...	
	Valeur ... $	86796	120	52722	19251	9316	4837	199	6972	34833	843	1228	3708	3690	580	1387	12792	903	9722	28448	2300	594,889 00	

ETAT indiquant le nombre et la valeur des bâtiments et bateaux, rets, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Nombre.	Districts.	Bâtiments et bateaux employés à la pêche. — Bâtiments. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à piège. — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon frais, liv.	Saumon fumé, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Homard conservé en boîte.	Nombre.
	Comté de Halifax.			$			$				$			$		$								
1	Côte nord	..	....	....	....	124	1040	365	600	12000	2200	62	6200	12000	..	....	2000	150	100	.....	480000	80	......	1
2	Sainte-Marguerite Est	..	....	......	....	130	1250	210	550	11000	2150	23	2300	14100	12	2000	2500	300	250	......	300000	30	......	2
3	Havre des Sauvages	4	70	1200	20	490	4500	500	4000	80000	830	22	2200	1900	16	600	5500	200	900	9000	200000	40	....	3
4	Anse à Peggy	2	21	600	11	80	750	90	325	6500	1900	8	800	1200	..	....	2300	150	300	1500	5000	30	......	4
5	Dover	5	85	1500	30	230	2500	150	700	68520	7000	38	3800	9300	..	....	4000	300	900	10000	115000	275	......	5
6	Prospect	1	20	400	5	153	2500	200	450	15000	2500	40	4000	8000	..	....	12000	....	500	....	....	150	......	6
7	Terrence Bay	4	57	900	16	161	2000	275	275	8000	1900	25	2800	4800	..	....	75	....	500	......	....	75	16520	7
8	Pennant	7	108	2500	30	12	200	25	100	3000	650	10	800	2300	..	....	225	....	125	......	....	10	....	8
9	Sambro	7	110	2500	33	44	800	90	280	7000	2000	9	750	1400	..	....	350	....	25	......	....	8	64456	9
10	Havre de Ketch	..	....	......	....	56	700	120	300	7500	2100	16	1600	3200	..	....	800	....	75	......	200	3	......	10
11	Anse au Portugais	1	26	800	5	40	800	75	350	10000	2500	18	1800	3500	..	....	300	....	25	300	500	15	......	11
12	Anse au Hareng	5	195	2500	35	52	700	60	75	2400	600	25	2500	2000	..	....	275	....	10	600	15500	8	......	12
13	Anse Ferguson	1	31	400	10	30	600	50	60	1700	500	40	3200	3200	..	....	200	....	100	2000	1000	15	......	13
14	Bedford et Halifax	5	166	10000	50	25	500	37	10	250	75	10	1000	2500	..	....	400	....	12	1000	....	......	......	14
15	Passage de l'Est et Ile du Diable	2	55	1300	11	76	1230	54	240	14400	900	....	......	......	..	....	330	....	35	6300	900	2	....	15
16	Baie des Vaches et Lawrencet'n	..	....	.....	....	17	162	12	100	5600	375	....	......	......	..	....	287	....	10	300	50	......	..	16
17	Seaforth et Havre des Trois Brasses	..	....	......	....	19	200	17	140	7500	520	....	......	......	..	....	260	....	11	.....	....	1	......	17
18	Chezzetcook Ouest	6	306	6350	80	128	1200	70	400	24000	1600	....	......	......	..	....	......	....	560	......	....	4	......	18
19	Chezzetcook Est	1	47	1500	13	47	520	30	97	5820	340	....	......	......	..	....	......	....	58	......	....	......	......	19
20	Havre Petpeswick	..	....	......	....	50	865	44	94	5600	330	....	......	......	..	....	......	....	5	......	....	1	36000	20
21	Havre Musquodoboit	..	....	......	....	60	1169	51	125	7500	500	....	......	......	..	....	1050	....	30	.....	....	3	......	21
22	Jeddore	3	86	1900	23	95	1600	73	211	12660	800	1	175	50	..	....	160	....	130	......	....	14	29184	2

23	Havre aux Moules et Tête de Hibou	....	634	..	......	40	....	5	10	5	1620	600	1000	2	2	40	....	....	....	400	78	104	..	9,518	23
24	Havre du Navire Ouest	......	45	....	.....	14	....	....	....	4	290	150	400	18	3	....	......	....	....	30	12	....	..	3,529	24
25	Havre du Navire Est	.....	145	....	......	11	....	....	....	4	775	....	......	....	....	10	......	....	....	134	10	120	..	1,438	25
26	Havre de Plaisance	....	75	....	.....	3	....	....	....	2	170	....	......	....	1	10	.....	....	....	45	....	120	..	5,141	26
27	Tangier	...	156	....	......	5	....	....	....	6	340	600	850	4	1	....	......	....	....	80	4	....	..	1,037	27
28	Havre de Pope et île Gerrard	16	250	....	......	10	....	....	....	5	1006	....	......	....	....	....	......	....	....	191	....	180	..	9,213	28
29	Baie de Spry, Tête de Taylor et Mushaboon	640	620	....	......	28	....	216	110	25	1080	200	......	....	....	....	......	....	....	490	10	400	..	29,709	29
30	Ile Sober et Sheet Harbour	801	380	....	.....	24	....	....	....	29	3887	400	.....	....	...	10	.....	....	....	241	12	220	..	15,449	30
31	Havre du Castor et rivière au Saumon	870	80	....	.....	2	....	....	....	1	480	...	......	....	....	....	......	....	....	7	....	270	18	15,997	31
32	Quoddy et anse Harrigan	846	60	....	.....	2	....	....	....	5	......	200	......	....	4	....	......	....	....	60	...	450	..	22,528	32
33	Rivière Moser et anse Smith	....	57	....	......	1	....	....	....	....	40	150	......	...	10	....	......	....	....	30	....	....	..	360	33
34	Baie Mitchell et Ecum Secum	230	215	....	......	23	....	....	....	8	708	....	.....	4	..	....	......	....	....	139	10	370	..	17,406	34
	Totaux	18063	18786	13	79300	1728	5000	2465	2903	1526	57944	5955	27900	256	108	1051	31000	92	315	12347	1802	2974	21	....	
	Valeur $	90315	75144	130	2379	5184	300	5546	1452	3052	5794	596	1395	1024	1080	2102	1550	368	472	3704	2703	1487	21	504,895	

ÉTAT indiquant la quantité et la valeur du poisson, etc.—**Nouvelle-Ecosse.**—*Suite.*

Nombre.	Districts.	Espèces de poisson. — Homard frais, avec le test, quintaux.	Morue sèche, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Egrefin frais, livres.	Egrefin séché, qtz.	Merluche séchée, qtz.	Noues de merluche, liv.	Merlan, quintaux.	Flétan, livres.	Truite, livres.	Alose, barils.	Eperlan, livres.	Gasparot (ou gaspereaux), barils.	Anguille, barils.	Carrelet, livres.	Petite morue, ou *frost fish*, livres.	Encornet, barils.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, gallons.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Peaux de loups marins, nombre.	Valeur totale du poisson.	Nombre.
	Comté de Halifax.																							$	
1	Côte Nord	1800	120	....	...	30	....	112	30	60	......	200	......	20	3	....	1500	15	120	190	150	...	1	70,315	1
2	Sainte Marguerite-Est	1300	450	2	......	80	....	175	45	90	......	600	......	25	2	280	10000	40	60	250	110	....	2	48,899	2
3	Havre des Sauvages	3000	900	2	....	325	....	400	800	100	2500	150	....	30	1	....	6000	15	40	1200	180	....	..	51,970	3
4	Anse à Peggy	1300	500	1	......	40	....	160	25	40	500	....	.....	6	1	60	600	8	20	400	86	....	..	12,382	4
5	Dover	2000	1200	3	...	450	....	700	1200	100	2500	50	...	25	2	100	8000	14	75	1600	160	26	..	42,917	5
6	Prospect	300	600	....	300	50	....	75	50	100	300	100	1000	22	12	150	2000	....	....	325	56	....	..	11,982	6
7	Baie Terrence	400	1000	....	200	75	....	145	120	100	250	50	1500	50	16	....	2000	...	..	375	46	84	..	14,009	7
8	Pennant	100	900	....	......	45	....	70	60	45	300	100	500	5	2	....	450	....	....	275	44	...	..	5,484	8
9	Sambro	150	500	...	......	25	....	5	5	100	300	....	......	....	..	....	250	....	....	100	16	300	..	16,506	9
10	Havre de Ketch	50	150	..	800	...	..	12	15	45	400	....	......	5	....	....	200	..	....	.	4	....	..	1,603	10
11	Anse au Portugais	25	50	....	4000	....	..	10	25	25	400	....	.....	....	....	....	......	....	...	40	...	....	..	1,030	11
12	Anse au Hareng	15	500	....	20000	....	....	200	200	50	12000	...	......	....	....	....	......	....	...	150	10	....	..	6,666	12
13	Anse Ferguson	20	400	....	17600	....	....	....	....	10	4000	....	......	....	....	....	......	....	....	50	....	....	..	3,450	13
14	Bedford et Halifax	150	650	...	15000	...	5000	100	....	50	5000	300	......	....	....	...	....	....	....	200	....	....	..	5,203	14
15	Passage de l'Est et île du Diable	1850	482	1	22000	65	....	....	....	47	8350	....	......	11	4	15	......	....	....	327	56	....	..	13,675	15
16	Lawrencetown et Baie des Vaches	1000	40	....	.....	9	....	....	....	18	400	360	4700	7	3	16	.....	....	....	40	20	...	..	5,772	16
17	Seaforth et Havre des Trois-Brasses	700	65	....	......	7	....	....	....	13	615	200	6000	7	3	20	....	....	....	......	38	....	..	4,455	17
18	Chezetcook-Ouest	500	3912	2	.....	127	....	....	....	44	3280	80	3500	3	5	200	.....	....	...	2816	260	....	..	23,144	18
19	Chezetcook-Est	......	733	1	......	41	....	....	....	22	1340	200	1500	7	7	40	.....	....	....	410	128	....	..	4,063	19
20	Havre Petpeswick	......	355	....	......	51	....	....	....	172	400	300	450	2	5	30	......	....	...	277	68	180	..	9,637	20
21	Havre Musquodoboit	......	662	..	.....	60	..	....	...	91	1490	900	5500	2	10	30	......	....	...	397	76	....	..	4,300	21
22	Jeddore	......	1900	1	..	85	....	80	208	110	3223	65	1000	1	11	40	......	....	....	1010	158	150	..	16,156	22

23	Havre aux Moules et Tête de Hiboux	4	75	1500	19	70	1150	54	209	12540	800	2	265	425	1	135	120		301			56	20496	23
24	Havre du Navire Ouest					11	220	14	47	2820	188								45			12	13728	24
25	Havre du Navire Est					21	345	21	77	1520	235								121			8		25
26	Havre de Plaisance					5	130	7	10	200	36								8				23376	26
27	Tangier					11	267	10	42	860	130				1	150	250		32			1		27
28	Havre de Pope et île Gerrard					24	640	26	82	1640	267				1	400			100			26	35280	28
29	Baie Spry, Tête de Taylor et Mushaboon	2	58	1000	9	61	1121	66	335	6700	1005								576			147	91776	29
30	Ile Sober et Sheet Harbour					47	834	47	145	2900	435						400	600	118			3	42144	30
31	Havre du Castor et rivière au Saumon					9	110	8	9	180	34								60				54288	31
32	Quoddy et anse Harrigan et baie Mitchell					4	90	5	8	160	36								2				88656	32
33	Rivière Moser et anse de Smith					8	106	5	1	20	3													33
34	Baie Mitchell et Ecum Secum					18	283	35	26	520	109	4	318	390					23				74448	34
	Totaux	60	1516	36850	400	2408	31082	2896	10273	346010	35548	353	34508	60265	29	3285	33782	1700	6047	31000	1118150	1017	590352	
	Valeur $																6756	340	24188	310	134178	15255	118070	

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêches dans le district nº 2, Nouvelle-Ecosse, avec un état comparatif de l'augmentation ou de la diminution, pour les années 1897 et 1898.

Espèces de poisson.		Quantité en 1898.	Taux.	Totaux.	Quantités.	
					Augmentation.	Diminution.
			$ cts.	$		
Saumon frais	liv.	201,059	0 20	40,212	....	9,122
do conservé en boîtes	"	2,620	0 15	393	1,465	....
do fumé	"	4,125	0 20	825	633	....
Hareng salé	brls.	20,702	4 00	82,808	....	14,218
do frais	liv.	973,703	0 01	9,737	223,481	....
do fumé	"	8,300	0 02	166	....	23,600
Maquereau frais	"	1,547,178	0 12	185,661	....	59,513
do salé	brls.	2,092	15 00	31,380	....	1,466
Homard conservé en boîtes	liv.	2,602,724	0 20	520,544	....	83,722
do frais, avec le test	qtx.	18,898	5 00	94,490	5,396	....
Morue séchée	"	42,576	4 00	170,304	3,335	....
do langues et noues	brls.	30	10 00	300	11	....
Egrefin frais	liv.	1,839,832	0 03	55,194	....	75,318
do séché	qtx.	8,804	3 00	26,412	....	3,614
do fumé (*finnan haddies*)	liv.	160,280	0 06	9,616	160,280	....
Merluche fumée	qtx.	7,933	2 25	17,848	1,944	....
Noues de merluche	liv.	9,234	0 50	4,617	1,530	....
Merlan	qtx.	5,537	2 00	11,074	1,018	....
Flétan	liv.	411,029	0 10	41,102	277,793	....
Truite	"	39,485	0 10	3,948	6,255	....
Alose	brls.	2,777	10 00	27,770	1,395	....
Eperlan	liv.	183,360	0 05	9,168	14,700	....
Gasparot (ou gaspereaux)	brls.	3,215	4 00	12,860	332	....
Bar	liv.	14,760	0 10	1,476	2,520	....
Anguille	brls.	839	10 00	8,390	....	400
Moules en écailles	"	1,641	2 00	3,282	....	....
Huîtres	"	1,785	4 00	7,140	....	523
Petite morue ou *frost fish*	liv.	58,740	0 05	2,937	17,610	....
Encornet	brls.	3,313	4 00	13,252	85	....
Poisson commun et mêlé	"	937	1 50	1,405	534	....
Huile de poisson	galls.	45,856	0 30	13,756	8,299	....
Poisson employé comme boitte	brls.	27,531	1 50	41,299	....	1,483
do employé comme engrais	"	13,773	0 50	6,887	8,256	....
Peaux de loup marin	nomb.	21	1 00	21	....	29
Total pour 1898		....	....	1,456,274		
Total pour 1897		....	....	1,464,976	....	8,702

RÉCAPITULATION

Du nombre et de la valeur des bâtiments, bateaux, filets de pêche, etc., employés dans le district n° 2 de la **Nouvelle-Ecosse**, pendant l'année 1898.

Matériel.	Valeur.	Total.
	$	$
88 bâtiments (2,144 tonneaux)	48,395	
5,668 bateaux	103,852	
28,606 rets à mailler (779,379 brasses)	131,974	
382 seines (37,933 brasses)	63,625	
82 rets à pièges	17,160	
2,041 lignes traînantes	10,159	
30 nasses	7,370	
118 rets à éperlan	2,003	
8,251 lignes dormantes	11,705	
		396,243
116 homarderies (1,931 mains)	117,885	
291 homards, 525 pièges	152,324	
		270,169
45 congélateurs et glacières	13,532	
1,544 boucans et poissonneries	80,334	
892 jetées et quais de pêche	40,154	
54 remorqueurs ou semaques	39,580	
		173,600
Valeur totale		840,012

Etat comparatif de la valeur des pêches dans chaque comté du district n° 2, **Nouvelle-Ecosse**, pour les années 1897 1898.

Comté.	Valeur en 1897.	Valeur en 1898.	Augmentation.	Diminution.
	$	$		
Antigonish	74,060	66,412		7,648
Colchester	27,203	33,145	5,942	
Cumberland	120,820	137,413	16,593	
Guysborough	713,527	594,887		118,640
Halifax	403,037	504,893	101,856	
Hants	9,148	13,602	4,454	
Pictou	117,179	105,919		11,260
	1,464,974	1,456,271	128,845	137,548
	1,456,271			128,845
	8,703			8,703

NOUVELLE-ECOSSE—

ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bâtiments de pêche province de la **Nouvelle,**

Nombre.	Districts.	Batiments et bateaux de pêche. Bâtiments. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Nombre.	Valeur.	Brasses.	Lignes dormantes. Nombre.	Valeur.	Nasses Nombre.	Valeur.	Saumon frais, liv.	Hareng salé, liv.
	Comté d'Annapolis.			$			$			$							
1	Margaretville.......... ...	4	80	1000	18	10	200	20	20	1000	500	12	100	2	400	1000	400
2	Port George..............	..	....	....	....	12	300	20	20	1000	500	12	100	2	400	2000	300
3	Port Lorne...............	1	10	100	5	20	400	35	30	2500	1000	....	....	.	....	....	500
4	Hampton	..	....	....	....	20	400	40	28	1500	600	16	150	.	....	....	600
5	Phinny et anse Young....	..	....	....	....	23	450	35	50	2000	800	20	200	..	....	....	500
6	Anse Parker..............	..	....	....	....	25	500	40	50	2000	800	20	200	..	....	....	350
7	Hilsburn et Delap.........	1	40	600	8	20	400	30	50	2100	1000	30	300	..	....	....	400
8	Batture Victoria..........	3	150	2000	40	30	600	50	55	3000	1500	100	600	..	....	....	78
9	Anse Thorn.	3	150	1500	30	10	200	16	20	1000	500	50	300	2	400	....	.....
10	Clementsport	2	26	700	8	13	300	26	12	500	225	50	300	4	800	....	30
11	Annapolis jusqu'à lim. cté.	..	....	....	....	....	....	....	50	500	300			3	200	300	.....
12	Rivière Lequille....,.....	..	....	....	....	....	....	....	....	......	....			1	50	200	.....
13	Round Hill...............	..	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	..	....	100	.....
14	Lacs intérieurs...........	..	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	..	....	....	... .
	Totaux.........	14	456	5900	109	183	3750	312	385	17100	7725	310	2250	14	2250	3600	3158
	Valeurs......$	..	....	....	....	....	....	....	....	......	...	....	....	..	....	720	12632

District N° 3.

avec la quantité et la valeur de tout le poisson, etc., dans le district n° 3, **Ecosse**, pour l'année 1898.

Espèces de poisson.																			Valeur totale.		
Hareng fumé, liv.	Homard frais, avec la test, qtx.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Egrefin frais, liv.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Merlan, quintaux.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.	Anguille, barils.	Carrelet, liv.	Petite morue, ou *frost fish*, liv.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson emp. comme boitte, barils.	Poisson emp. comme engrais, barils.	$	c.	Numéro.
....	....	600	2	2000	110	125	100	100	....	....	...	..	...	....	....	200	30	100	5,296	25	1
....	125	300	1	2000	150	200	300	50	....	....	...	..	...	...	....	200	35	100	4,807	50	2
....	250	600	4	3000	225	275	350	80	....	....	...	..	...	....	....	300	45	75	7,603	75	3
....	225	550	3	1500	600	600	300	150	....	....	...	..	...	....	....	200	50	30	9,550	00	4
...	240	500	3	1000	900	1000	500	200	....	....	...	..	...	....	....	300	60	30	11,055	00	5
....	300	375	2	1200	1000	1200	550	275	....	....	...	..	...	....	....	350	30	35	11,148	50	6
....	225	475	4	900	1200	1600	700	400	....	....	...	..	...	....	....	450	50	....	13,252	00	7
.. .	150	2500	8	3000	3000	5000	10000	2500	....	....	...	..	...	....	....	1200	1500	20	44,102	00	8
....	20	.....	....	100	.....	500	100	100	....	....	...	..	...	....	....	....	25	25	1,528	00	9
2000	....	300	1	800	300	400	100	100	....	....	...	..	...	....	....	200	150	75	3,766	50	10
.	....	.....	....	.....	.....	.....	.....	....	200	....	...	1	...	....	...	.. .	....	....	90	00	11
....	....	... .	....	....	.....	.....	.....	....	400	1000	500	.	600	1000	2000	....	....	....	4,260	00	12
....	....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	300	100	100	2	...	....	....	....	...	....	85	00	13
....	....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	800	....	...	..	...	....	....	....	....	....	80	00	14
2000	1535	6200	28	15500	7485	10900	13000	3955	1700	1100	600	3	600	1000	2000	3400	1975	490	....		
40	7675	24800	280	465	22455	24525	6500	7910	170	55	60	30	30	50	4000	1020	2962	245	116,624	50	

ETAT indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bâtiments et bateaux de pêche,

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de pêche.							Matériel de pêche.							
		Bâtiments.				Bateaux.			Rets à mailler			Seines.			Nasses.	
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	Comté de King.			$			$				$			$		$
1	Bancs de Starr	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	450
2	Kingsport	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	100
3	Pointe Porter	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	75
4	Blomidon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	250
5	Havre de Baxter	....	....	....	....	15	300	30	18	600	300	....	....	....	8	1200
6	Havre de Hall	....	....	....	....	20	300	40	20	600	300	....	....	....	9	1350
7	Pointe de Huntingdon	....	....	....	....	2	40	4	2	60	30	....	....	....	1	150
8	Ruisseau de Chipman	....	....	....	....	4	80	4	4	120	60	....	....	....	2	200
9	Rocher-Noir	1	19	500	3	8	160	16	8	240	120	....	....	....	2	250
10	Harbourville	2	32	1200	9	7	140	14	4	120	60	....	....	....	4	500
11	Morden	....	....	....	....	5	200	10	5	125	60	....	....	....	4	400
12	Baie de Scott	....	....	....	....	9	450	18	....	....	....	....	....	....	3	600
13	Avonport	....	....	....	....	15	225	15	....	1750	725	....	....	....	....	....
14	Rivière Gaspereaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
15	Ile Bout	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	750	450	....	....
16	Petite-Ile	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	300	200	....	....
17	Ile Longue	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	500	300	....	....
18	Rivière Kentville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	1550	950	....	....
	Totaux	3	51	1700	12	85	1895	151	61	3615	1655	6	3100	1900	40	5525
	Valeur $	....	....	....	....	....	....	....	....	..	...	....	....	....	....	..

et la quantité et la valeur du poisson, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Espèces de poisson.																Valeur totale du poisson.	
Saumon frais, livres.	Hareng salé, barils.	Hareng frais, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau frais, liv.	Homard, qtx.	Morue séchée, qtx.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, livres.	Truite, livres.	Alose, barils.	Gasparot, barils.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	$ c.	Numéro.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	135	...	...	30	1,365 00	1
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	450	...	75	...	...	...	795 00	2
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	35	...	...	...	350 00	3
200	50	1000	4000	...	...	...	...	...	...	250	...	...	...	...	60	385 00	4
2000	600	...	...	...	...	140	120	60	150	900	...	...	...	250	100	4,670 00	5
8000	500	...	...	...	...	200	900	100	75	500	...	...	...	200	90	7,870 00	6
1200	150	...	...	...	.	125	75	40	25	...	...	...	...	20	...	1,735 00	7
1500	90	...	...	...	...	100	60	30	20	600	...	...	...	50	45	1,505 00	8
3200	300	...	50000	...	...	150	20	10	150	100	...	...	...	100	50	4,007 50	9
4000	150	...	60000	...	...	140	75	15	100	...	...	...	...	75	40	3,751 25	11
5000	60	...	...	...	...	90	40	...	25	...	...	...	...	50	25	1,857 50	10
500	543	...	250000	2000	187	175	60	40	50	750	...	543	...	150	200	15,347 00	12
80	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	500	...	...	2,016 00	13
800	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1000	...	200	...	...	1,060 00	14
...	...	...	...	...	...	10	...	...	...	...	...	140	...	.	...	1,440 00	15
100	...	...	...	...	...	4	...	...	...	...	...	30	...	...	...	316 00	16
...	...	...	...	...	...	7	...	...	...	...	...	35	...	...	...	378 00	17
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	700	...	...	...	...	70 00	18
26580	2443	1000	364000	2000	187	1141	1350	295	595	3550	1700	993	700	895	640	....	
5316	9772	10	7280	240	935	4564	4050	663	1190	355	170	9930	2800	1342	320	48,938 25	

7,500 homards envoyés vivants à Boston.

ÉTAT indiquant le nombre et la valeur des bâtiments et bateaux employés à la pêche, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de pêche. Bâtiments. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Enclos. Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. Saumon frais, liv.	Hareng salé, liv.	Hareng frais, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau frais, livres.	Homard conservé en boîtes, livres.	Homord frais, avec le test, liv.	Morue séchée, qtx.	Numéro.
	Comté de Digby.						$				$			$		$									
1	Digby	13	594	15500	172	14	560	28	48	960	240	4	760	1600	3	300	300	100	250000	1800	600		3250	5200	1
2	Bay-View					16	640	32	24	480	120	2	120	300	1	100		2	8700				220	170	2
3	Grande-Anse					10	400	20	15	300	75								18000				150	120	3
4	Roseway					21	840	42	30	600	150	1	90	250	2	200		20	7000		1000		50	100	4
5	Anse de Gulliver					4	160	8	8	160	40				1	100	450		15000		1000		210000	390	5
6	Waterford					5	200	10	8	160	40	1	60	100	1	300	100	50	120000		400		140	50	6
7	Centerville					22	1300	44	35	700	175						202		800000			8160	2100	500	7
8	Anse au Sable					7	350	14	12	240	60	2	180	300	2	200	100						105	50	8
9	Anse au Vison					8	320	16	14	280	70	2	210	250				250	20000	24000	462	4464	168	160	9
10	Anse White					3	120	6	6	120	30								900				40	20	10
11	Petite Rivière					25	1500	50	50	1000	250	3	250	275					40000				910	780	11
12	Grande-Grève					3	120	6	6	120	30	1	100	75					25000				140	120	12
13	Anse à la Baleine					9	540	18	15	200	75								30000				315	360	13
14	Traverse de l'Est					11	440	22	22	440	115								40000				308	245	14
15	Tiverton	1	39	1200	14	49	4320	98	90	1800	540	3	250	700					100000				1372	2180	15
16	Central-Grove					10	600	20	15	300	75								10000				280	200	16
17	Freeport	9	268	8200	108	49	2940	100	100	2000	500	5	300	1000					70000				1200	8300	17
18	Westport	22	530	15400	190	44	2200	80	65	1300	325	11	600	2500					10000				1232	9500	18
19	Anse de Smith	2	33	800	7	4	120	8	6	120	30				7	700		100	20000	25000	700		13	110	19
20	Brighton					6	120	12	12	500	250				5	500		100	10000	300	1000		6		20
21	Plympton					4	80	8	5	400	200				1	75		30	5000		200		8		21
22	Doty's-Landing					3	60	6	3	60	15								8000				7		22
23	Weymouth					4	80	8	7	300	56				2	400		30	1000				20		23
24	New-Edinburg					20	455	22	18	360	90								6000				157	20	24
25	Anse à Belliveau					2	50																49		25
26	Pointe de l'Eglise	1	31	1350	10	5	125		6	180	42							40					98	220	26
27	Méteghan et rivière					30	750															16800	449		27
28	Anse à l'Ours	2	20	405	10	7	175		7	210	49							25					122	190	28
29	Cap Ste-Marie	1	16	630	8	7	175		28	840	196							150					137	154	29
30	Riv. au Saumon et environ					10	250	6															176		30
31	Autres endroits non mentionnés					98	2450	193										63						88	31
	Totaux	51	1531	43185	519	510	22440	877	655	14230	3838	35	2990	7352	25	2875	1150	960	1614600	51100	5362	29424	223222	29227	
	Valeurs $																230	3840	16146	1022	643	5885	1116110	116908	

ETAT indiquant la quantité et la valeur du poisson, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Laug. et noues de morue, brls	Egrefin frais, liv.	Egrefin séché, qtx.	Egrefin fumé, (*finnan haddies*), liv.	Merluche séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Alose, brls.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Bar, liv.	Anguille, brls.	Carrelet, liv.	Poiss. commun et mêlé.	Huile de poisson, gal.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale du poisson.	Numéro.
	Comté de Digby.																				$ cts.	
1	Digby	10	30000	12000	855000	15000	16700	1061	545000	....	....	900	....	140	..	1000	10000	6000	2300	7000	256099 00	1
2	Bay View	3	15000	80	.....	311	1000	60	700	....	....	.....	....	...	...	5000	100	350	500	300	5214 75	2
3	Grande-Anse	3	5000	260	.....	415	1000	90	800	....	....	.....	....	...	...	70	500	400	100	250	5462 25	3
4	Roseway	8	300	200	.....	350	500	40	800	....	5	.....	....	...	10	.....	100	150	30	300	3396 50	4
5	Anse de Gulliver	4	8000	650	10000	1550	1200	140	2500	200	16	.....	....	...	...	300	500	600	150	450	1061132 50	5
6	Waterford	1	2000	200	.....	350	350	20	500	....	2	.....	....	...	...	300	100	400	40	500	4755 50	6
7	Centerville	5	500000	700	250000	2500	3000	140	2000	....	10	.....	....	...	...	500	700	8000	250	3000	67727 00	7
8	Anse au Sable	....	1200	35	300	200	200	25	440	....	....	600	....	...	...	2000	75	160	30	100	1971 00	8
9	Anse au Vison	2	100000	150	4500	700	1000	100	1000	10	....	.....	....	...	...	1200	1000	600	200	1000	13264 30	9
10	Anse de White	½	30000	120	.....	200	300	50	400	....	....	.....	....	...	...	200	35	500	40	60	2614 00	10
11	Petite-Rivière	6	200000	1950	30000	2600	5000	440	1050	50	....	.....	....	...	...	1800	2000	3900	1200	5000	40680 0	11
12	Grande-Grève	....	9000	400	.....	450	300	200	550	20	....	.....	....	...	...	800	40	400	45	65	4859 50	12
13	Anse à la Baleine	4	100000	900	.....	1000	3000	6000	1300	15	....	.....	....	...	...	900	500	1500	220	3000	28261 50	13
14	Traverse de l'Est	2	40000	825	.....	1100	700	110	1100	....	....	.....	....	...	...	500	200	1550	220	200	11090 00	14
15	Tiverton	7	240000	4900	.....	9800	9000	588	20000	25	....	.....	....	...	...	1000	10000	5000	3000	3000	95828 50	15
16	Central-Grove	6	10000	500	.....	600	800	100	500	....	....	.....	....	...	...	100	200	1000	150	300	7240 00	16
17	Freeport	12	142000	13000	.....	35200	3000	800	50000	....	....	.....	....	...	...	500	3000	10900	3640	3000	186835 00	17
18	Westport	15	100000	7525	.....	10500	2100	4575	100000	....	....	.....	....	...	...	500	3000	17000	4350	5000	133960 00	18
19	Anse de Smith	½	12000	100	10000	70	200	50	600	....	4	.....	20	...	...	500	200	300	1000	500	5756 50	19
20	Brighton	....	1000	.....	.....	.....	.....	10	.....	....	100	2000	50	...	30	1000	100	100	300	300	3186 00	20
21	Plympton	....	3000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	50	6000	10	...	20	500	10	50	75	100	1586 50	21
22	Doty's-Landing	....	8000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	10	.....	....	...	5	100	10	100	200	300	1010 00	22
23	Weymouth	....	1000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	500	5	15000	....	...	5	200	10	100	50	50	1320 00	23
24	New-Edinburg	4	40000	3500	.....	.....	.....	15000	.....	500	6	1000	....	...	5	800	20	400	40	200	43135 00	24
25	Anse de Belliveau	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	....	...	...	.....	.....	.....	.....	.....	245 00	25
26	Pointe de l'Eglise	....	4000	.....	.....	20	.....	440	.....	....	....	.....	....	...	...	.....	.....	.....	.....	.....	2575 00	26
27	Météghan et rivière	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	....	...	...	.....	.....	.....	.....	.....	5605 00	27
28	Anse à l'Ours	....	13000	.....	.....	10	.....	38	1200	....	....	.....	....	...	...	.....	.....	.....	.....	.....	2078 50	28
29	Cap Ste-Marie	....	2100	.....	.....	.....	.....	13	8448	....	....	.....	....	...	...	.....	.....	.....	.....	.....	2834 80	29
30	Riv. au Saumon et environ	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	....	...	...	.....	.....	.....	.....	.....	880 00	30
31	Autres end. non mention.	....	637370	.....	.....	19	.....	1107	4980	....	....	.....	....	...	...	.....	.....	.....	.....	.....	22479 85	31
	Totaux	93	2253970	47995	1159800	82945	49350	31197	743868	1320	202	25500	80	140	75	15270	32400	59460	18130	33975	....	
	Valeurs $	930	67619	143985	69588	186626	24675	62394	74387	132	2020	1275	320	14	750	763	64800	17838	27195	16987	2023083 45	

ETAT indiquant le nombre et la valeur des bâtiments et bateaux employés à la pêche, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de pêche. — Bâtiments. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à piège. — Nombre.	Valeur.	Traîneaux — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson — Saumon frais, liv.	Saumon fumé, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Numéro.
	Comté de Lunenburg.			$			$				$			$		$		$							
1	Havre de Luneub., Baie Rose sud, haut et bas, Kingsbur'g Roch, Noir et Bleu. Hav. de derrière à Ile de la Croix..	68	5778	260010	1095	545	12906	120	2025	40500	2025	15	1500	3750	20	1798	816	24480	27	...	286	2400	250	55	1
2	Rivière La Have, côté est et ouest, Anse de Ritcey, La Have-centre et ouest à New-Dublin.	56	4532	203940	878	556	12530	140	2400	48000	24000	5	50	1250	18	4500	501	15030	3247	270	262	3000	350	62	2
3	Petite-Riv., Anse de Vogler, Grande-Anse, jusqu'à la limite du comté..........	8	585	26325	113	172	5740	90	1000	20000	10000	4	400	1000	7	1750	48	1440	810	...	195	1200	100	3	3
4	Chester	...	...	...	...	140	3100	145	...	18000	4500	20	1600	2500	25	6500	...	...	5000	400	300	500	3000	30	4
5	Baie Mahone et Riv. à Martin.	22	1681	58500	311	210	3800	100	...	15000	4000	8	800	1000	3	900	...	...	3000	...	60	1600	...	8	5
6	Pointe au Renard	...	...	...	...	105	2500	75	...	6000	12000	26	2600	10000	9	1800	...	...	200	...	25	...	25000	150	6
7	Anse au Moulin.	...	...	...	...	100	1500	125	...	10000	2000	22	2500	2200	...	...	...	...	150	...	15	...	24000	90	7
8	La Loge..................	...	...	...	...	31	450	31	...	2000	200	9	900	900	...	...	...	...	100	...	45	...	...	20	8
9	Anse Nord-Ouest	...	...	...	...	39	400	35	...	1500	150	9	900	900	...	...	...	...	80	...	4	...	...	50	9
10	Aspotogan................	...	...	...	...	30	250	30	...	3000	450	10	1000	1200	...	...	...	...	100	...	...	...	8400	9	10
11	Bayswater................	...	...	...	...	40	400	40	...	4000	800	8	800	1200	...	...	...	...	200	...	...	...	...	11	11
12	Blandford	...	...	...	...	120	3000	180	...	50000	10000	34	2720	4250	...	...	...	...	50	...	75	...	...	50	12
13	Grande Tancook	...	...	...	...	55	1375	55	...	25000	5000	11	1100	1650	2	350	...	...	200	...	200	4500	...	3	13
14	Petite Tancook	3	67	975	13	230	17000	250	...	75000	15000	25	3000	4300	4	1000	...	...	300	...	1500	120000	200	12	14
15	Anse Profonde............	...	...	...	...	20	300	20	...	2000	200	6	660	750	...	...	...	...	100	...	8	...	...	10	15
	Totaux..	157	12643	549750	2410	2393	65245	1436	5425	320000	97750	212	20980	36850	88	18593	1365	40950	13564	670	2975	133200	61300	563	
	Valeurs	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2712	134	11900	1332	7356	8445	

ÉTAT indiquant les espèces, les quantités et la valeur du poisson, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite*.

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																						Valeur totale du poisson.	Numéro.
		Homard frais, en boîte, liv.	Homard frais, dans le test, qtx.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Egrefin frais, liv.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Merlan, qtx.	Flétan, livres.	Truite, liv.	Alose, barils.	Eperlan, livres.	Gasparot, barils.	Anguille, barils.	Carrelet, liv.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Encornet, barils.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, gal.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engr., brls.	$ c.	
	Comté de Lunenburg.																								
1	Havre de Lunenburg, Baie Rose sud, haut et bas, Kingsburg, Rochers Noir et Bleu, Havre de derrière et Ile de la Croix.	26400	200	86112	40	....	3413	309	....	248	96000	....	....	500	....	25	300	280	....	....	63084	12	....	393,433 85	1
2	Riv. LaHave, côté est, Anse de Ritcey, Ironbound I., LaHave-centre et ouest à New Dublin....	7104	340	72463	35	....	1413	100	....	166	48100	....	150	7500	2	25	400	800	....	....	51900	14	....	323,466 20	2
3	De Petite Rivière, Anse de Vogl'r, et G. Anse jusqu'à la limite du comté	....	400	8208	2	....	134	....	....	4	500	....	....	100	7	5	30	300	....	....	6150	8	....	38,279 50	3
4	Chester..	55008	10	1000	8	3000	40	60	....	....	1000	1200	.	5000	100	30	50000	1400	50	250	350	300	50	23,631 60	4
5	B. Mahone et riv. à Martin	....	12	45000	85	20000	1600	350	150	75	35000	200	....	2500	18	20	7000	600	30	90	11200	1000	....	197,755 50	5
6	Pointe au Renard....	....	10	450	....	....	80	100	50	100	200	....	....	....	....	10	70000	170	250	1500	300	400	50	16,278 50	6
7	Anse au Moulin....	....	15	420	....	....	150	370	60	70	....	....	..	....	....	8	65000	....	100	1300	150	300	150	14,427 50	7
8	La Loge....	....	6	75	..	....	25	40	....	10	....	....	....	....	6	....	2000	....	5	50	35	50	10	1,349 50	8
9	Anse Nord-Ouest....	....	5	35	....	....	15	50	....	12	....	....	....	....	7	4	2500	....	5	50	25	50	....	1,524 00	9
10	Aspotogan....	59616	10	15	....	....	5	12	....	50	....	....	....	....	....	4	1000	....	....	60	10	60	....	13,601 20	10
11	Grève de Sable à Bayswater	....	5	15	....	....	4	....	....	....	....	....	..	....	....	3	1500	....	....	50	10	45	....	577 50	11
12	Blandford..	....	20	200	....	....	200	....	..	50	....	..	....	....	....	10	30000	200	25	200	400	200	50	5,215 00	12
13	Petite Tancook.	....	5	300	....	....	150	50	....	20	500	....	....	....	....	....	3000	....	....	50	200	50	....	3,192 50	13
14	Grande Tancook....	....	10	1000	5	60000	300	75	150	60	1000	....	....	....	..	....	30000	....	25	700	500	500	200	18,727 75	14
15	Anse Profonde....	....	5	10	1	....	5	8	....	5	....	....	..	....	....	16	2000	....	10	20	10	15	....	685 50	15
	Totaux....	148128	1053	215303	176	83000	7534	1524	410	870	182300	1400	150	15600	140	160	264730	3750	500	4320	134324	3004	510	....	
	Valeurs....	29625	5265	861212	1760	2490	22602	3429	205	1740	18230	140	1500	780	560	1600	13236	187	2000	8640	40297	4506	255	1,052,140 60	

ÉTAT indiquant le nombre et la valeur des bâtiments, bateaux et matériel de pêche, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite*

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de pêche. Bâtiments. Nombre.	Bâtiments. Tonnage.	Bâtiments. Valeur.	Bâtiments. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Rets à pièges. Valeur.	Numéro.
	Comté de Queen.			$			$				$			$		$	
1	Liverpool, Brooklyn et île aux Goëlands	4	141	5100	31	65	1150	75	300	5403	2100	3	320	650	....	....	1
2	Western-Head, Havre de l'Elan et Pointe Noire	....	....	....	....	50	850	58	296	5330	2072	2	250	560	....	....	2
3	Pointe Blanche, Pointe Hunt et Summerville	1	10	500	4	47	757	50	176	3178	1232	....	....	....	....	....	3
4	Port-Joli et Port-Hébert	1	13	500	4	45	950	42	75	1342	600	....	....	....	....	....	4
5	Port-Mouton	1	17	600	5	105	1850	92	265	4770	1855	....	....	....	....	....	5
6	Eagle-Head et Beach-Meadows	....	....	....	....	30	626	34	73	1317	511	....	....	....	....	....	6
7	Berlin-Ouest et Est.	....	....	....	....	38	615	38	125	2254	875	....	....		....	....	7
8	Port-Medway	1	93	2500	17	50	980	46	150	2700	1050	....	....	....	1	400	8
9	Milton	....	....	....	....	10	140	12	8	96	48	....	....	....	....	....	9
10	Village du Moulin	....	....	....	....	20	240	20	38	426	230	....	....	....	....	....	10
11	Greenfield	....	....	....	....	6	90	20	....	....	....	....	....	....	....	....	11
	Totaux	8	274	9200	61	466	8248	487	1506	26816	10573	5	570	1210	1	400	

ETAT indiquant les espèces, les quantités et la valeur du poisson, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.												Dérivés de poisson, etc.		Valeur totale.	Numéro.
		Saumon frais, liv.	Saumon fumé, liv.	Hareng salé, brls.	Homard en boite, liv.	Homard frais dans le test, qtx.	Morue séchée, qtx.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Gasparot ou gaspereaux, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.		
	Comté de Queen.																
1	Liverpool, Brooklyn et île aux Goelands	2800	.....	200	.....	.....	2800	90	30	20	3000	2000	10	800	50	13,792 50	1
2	Western-Head, Havre de l'Elan et Pte. Noire	.....	.....	200	.....	.....	440	50	.....	20	800	.....	.....	250	10	2,920 00	2
3	Pointe Blanche, Pointe Hunt et Summerville	.....	.....	500	25920	.....	520	80	.....	15	1000	.....	.....	150	10	9,694 00	3
4	Port-Joli et Port-Hébert	.....	.....	150	4752	.....	260	10	.....	.....	.....	.....	.....	80	10	2,659 40	4
5	Port-Mouton	.....	.....	1250	59280	2946	850	60	.....	.....	1500	.....	.....	240	20	35,418 00	5
6	Eagle-Head et Beach-Meadows	.....	.....	35	51312	670	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,232 40	6
7	Berlin-Ouest et Est	.....	.....	15	19200	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,100 00	7
8	Port-Medway	3500	100	20	.....	.....	500	.....	.....	.....	.....	.....	110	200	10	3,315 00	8
9	Milton	5000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1000	25	.....	.....	1,200 00	9
10	Village du Moulin	3900	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	.....	.....	1,200 00	10
11	Greenfield	1050	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1000	180	.....	.....	1,060 00	11
	Totaux	16250	350	2370	160464	3616	5540	290	30	55	6300	4000	425	1720	110	.....	
	Valeurs	3250	70	9480	32093	18080	22160	870	67	110	630	400	1700	516	165	89,591 30	

ETAT indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bâtiments et bateaux employés à la pêche, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de peche.							Matériel de pêche.								Espèces de poisson.					Numéro.
		Bâtiments.				Bateaux.			Rets à mailler.			Seines.			Rets à piège.							
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Saumon frais, liv.	Hareng salé, brls.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Homard en boîtes.	
	Comté de Shelburne.			$			$				$			$		$						
1	Barrington	3	85	4000	25	60	1700	66	...	14000	1300	..	...	...	...	...	300	100	...	...	...	1
2	Havre de Wood	6	135	4300	50	150	4000	150	..	19000	1850	1	1600	500	1	2000	...	700	15000	...	71760	2
3	Havre Shag	3	52	1350	26	85	2000	56	...	17000	1400	..	...	...	...	...	..	500	1000	...	...	3
4	Pointe à l'Ours	1	20	500	6	25	700	30	...	1000	950	..	...	...	...	...	...	100	...	...	9600	4
5	Ile du Cap	24	500	27000	256	500	12000	700	...	70000	8000	..	...	...	6	11000	...	2000	50000	...	229584	5
6	Port La-Tour et Baccaro	2	100	3000	20	290	5000	510	..	53000	7000	..	...	...	...	...	..	1000	...	...	...	6
7	La Tour, en haut	3	50	1200	18	45	500	40	...	15500	600	..	...	...	...	...	...	100	...	...	...	7
8	Cap du Nègre et Blanche	2	40	1000	15	85	1100	80	...	13000	1000	..	...	...	...	...	...	100	500	...	33600	8
9	Ile du Cap Nègre	..	..	...	.	65	1400	62	...	16600	1150	..	...	...	1	1500	...	75	500	..	...	9
10	Port-Clyde	..	...	...	...	6	60	6	...	600	30	..	...	...	...	...	3000	...	...	...	29664	10
11	Havre Nord-Est	1	24	375	7	20	1200	35	200	6000	1000	..	...	...	...	...	600	71	...	2	...	11
12	Pointe Noire, Red-Head et Baie Ronde	4	80	2400	22	55	3175	125	...	20000	3200	..	...	...	...	...	..	130	...	25	...	12
13	Roseway et île MacNutt	1	12	175	4	55	3500	120	...	16000	2600	..	...	...	...	...	...	90	...	10	...	13
14	Anse Gunning, Churchover et Birchtown	1	13	300	6	50	1800	120	...	8300	1385	..	...	...	...	...	200	100	...	2	...	14
15	Shelburne et Pointe de Sable	8	474	19000	102	55	1450	110	...	19500	3300	..	...	...	...	...	500	50	...	5	1680	15
16	Jordan	1	95	300	20	48	1480	70	...	12500	2100	..	...	...	...	...	1000	20	300	...	..	16
17	Lockeport	19	738	30000	185	170	2550	340	700	24000	4320	2	1000	250	...	...	200	335	400	10	64080	17
	Totaux	79	2418	94900	762	1759	43615	2240	900	326000	41185	3	2600	750	8	14500	5800	5471	67700	54	439968	
	Valeurs $	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	..	...	...	...	...	1160	21884	8124	810	87993	

ÉTAT indiquant les espèces, les quantités et la valeur de poisson,—**Nouvelle-Ecosse.**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																Valeur totale du poisson.	Numéro.
		Homard frais dans le test, qtx.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Egrefin séché, qtx.	Egrefin fumé (*finnan haddies*), liv.	Merluche séchée, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Anguilles, barils.	Petite morue et poisson gelé, liv.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	$ c.	
	Comté de Shelburne.																		
1	Barrington	1750	3000		1200			125	400	600		600	25	300		400	2000	30,945 00	1
2	Havre de Wood	12000	700		200			75	600							200	6000	91,622 00	2
3	Havre de Shag	1700	900		450			200	1000	350		30				300	600	17,215 00	3
4	Pointe à l'Ours	750	200		100			60	600							50	500	8,115 00	4
5	Ile du Cap	16000	8000		3000			300	100000							3000	8500	205,166 80	5
6	Port La-Tour et Baccaro	4000	1500		900			2000	1000			150	40			2000	1200	40,200 00	6
7	La Tour, en haut	1250	400		200			300	800							200	400	10,190 00	7
8	Cap du Nègre et Blanche	6000	200		550			150	700							150	400	40,645 00	8
9	Ile du Cap Nègre	4400	300		300			200	2000							900	800	26,530 00	9
10	Port-Clyde		10							750		200					500	8,197 80	10
11	Havre Nord-Est	1200	600		125			35				15	3	200		150	30	9,469 00	11
12	Pointe Noire, Red-Head et Baie Ronde	800	1500		250			30	1000	300	500	75	5	400		600	100	12,560 00	12
13	Roseway et île MacNutt	600	700		500		6	400	300	100		30	10	600		300	100	9,153 50	13
14	Anse Gunning, Churchover et Birchton	600	600		375			20		200	100	25	5	500		250	60	7,400 00	14
15	Shelburne et Pointe de Sable	300	15675	8	510	300		300	300	6000	800	100	8	600		4000	435	70,171 50	15
16	Jordan	300	4300	3	60	200		5		1500	4000	15	7	600		1300	110	20,318 00	16
17	Lockeport	3500	32000	10	1475	400	30	1 620	5000	1200		5	8	500	4	12330	1353	*175,352 00	17
	Totaux	55150	70585	21	10195	900	36	4820	13700	11000	5400	1245	111	3700	4	26130	23088		
	Valeurs $	275750	282340	210	30585	54	81	9640	11370	1100	270	4980	1110	185	8	7839	34632	783,245 60	

*26,000 boîtes de morue évaluées à $3.120.

ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bâtiments et bateaux employés à la pêche, etc.—**Nouvelle Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de pêche. — Bâtiments. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à piège. — Nombre.	Valeur.	Nasses — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon frais, livres.	Hareng salé, livres.	Hareng frais, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau frais, liv.	Homard conservé en boîte, liv.	Homard frais dans le test, qtz.	Morue séchée, qtx.	Numéro.
	Comté de Yarmouth.			$			$				$		$		$									
1	Yarmouth	21	928	23000	240	90	1800	180	400	10000	2500	2	4000	..	....	850	250	300000	....	64000	71000	1100	17378	1
2	Port-Maitland	2	26	550	10	40	2100	80	40	1000	800	2	4500	..	....	712	150	300000	1700	155000	...	500	1000	2
3	Sandford	..	...	....	....	20	400	40	200	5000	2000	3	8000	..	....	3300	2000	.....	....	324000	....	600	200	3
4	Arcadie	..	....	.....	..	30	150	60	38	950	228	..	.....	1	500	....	1000	.....	....	1300		700	800	4
5	Pubnico-Ouest	14	634	16800	160	40	300	95	140	3500	700	1	2500	..	...	....	2400	244000	....	47000	172368	1800	12000	5
6	Pubnico-Est	3	36	1200	10	15	150	30	64	1600	300	..	..	..	....	....	800	......	....	..	187200	3900	600	6
7	Tusket Wedge	7	364	9500	85	45	500	90	180	3690	900	1	1500	..	.	100	1550	......	....	65000	223408	9500	7000	7
8	Tusket	..	....	.....	....	500	2000	500	1800	76000	10000	..	...	3	240	1000	...	......	....	.....	...	.	.....	8
9	Ruisseau à l'Anguille	..	....	......	....	50	350	100	150	3750	500	..	......	..	....	500	......	....	....	....	......	...	.....	9
10	Rivière au Saumon	..	...	...	....	20	120	20	100	2500	400	..	.	..	....	....	....	......	....	.....	.....	....	.....	10
	Totaux	47	1988	51050	505	850	7880	1195	3112	107990	18328	9	20500	4	740	6462	8150	844000	1700	656300	653976	18100	38978	
	Valeurs $	..	...	...	....	...	...	...	....	...	......	..	......	..	....	1292	32600	8440	34	78756	130795	90500	155912	

ÉTAT indiquant la quantité et la valeur de toute espèce de poisson, etc.—**Nouvelle Ecosse.**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																	Valeur totale du poisson.	Numéro.
		Langues et noues de morue, barils.	Egrefin frais, liv.	Egrefin séché, liv.	Egrefin fumée, (*finnan haddies*), liv.	Merluche séchée, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Anguille, barils.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Encornet, barils.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	$ c.	
	Comté de Yarmouth.																			
1	Yarmouth	...	50000	1400	20000	640	1600	45000	....	18000	..	.	.....	30	...	3650	1125	250	121,029 50	1
2	Port-Maitland	5	130000	.....	10000	50	1800	10000	....	...	....	2	.....	14	1200	1500	...	500	41,314 90	2
3	Sandford	...	2150	..	..	....	160	3000	....	....	...	...	.....	....	...	100	....	275	52,192 00	3
4	Arcadie	....	.....	200	....	....	6	..	...	2000	..	60	.....	...	....	....	150	....	12,393 00	4
5	Pubnico-Ouest	2	...	2000	.....	....	1200	4000	....	...	....	....	.....	140	...	1800	550	....	119,898 60	5
6	Pubnico-Est	1	....	40	....	....	400	800	...	.....	....	....	.....	..	.....	200	20	...	63,640 00	6
7	Tusket Wedge	5	.....	6000	.....	105	470	....	...	....	...	....	100	70	8000	1000	300	....	170,462 85	7
8	Tusket	....	.....	.....	....	..	.....	.....	5000	....	1200	37	60000	....	......	....	500	....	9,620 00	8
9	Rivière au Saumon	...	.....	....	.....	....	.....	.....	....	....	400	20	....	....	....	....	100	...	2,050 00	9
10	Ruisseau à l'Anguille	....	.....	....	.....	....	.....	.....	....	.....	200	150	.....	....	.....	....	....	...	2,300 00	10
	Totaux	13	182150	9640	30000	795	5636	62800	5000	20000	1800	269	60100	254	9200	8250	2745	1025	....	
	Valeurs $	130	5464	28920	1800	1789	11272	6280	500	1000	7200	2690	3005	1016	18400	2475	4117	512	594,900 85	

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêcheries du district N° 3, Nouvelle-Ecosse, 1898.

Espèces de poisson.		Quantités.	Prix.	Valeur.	Total.
			$ c.	$ c.	$ c.
Saumon frais	liv.	73,406	0 20	14,681 20	
" fumé	"	1,020	0 20	204 00	
					14,885 20
Harang salé	brls.	25,527	4 00	102,108 00	
" frais	liv.	2,592,800	0 01	25,928 00	
" fumé	"	418,800	0 02	8,376 00	
					136,412 00
Maquereau frais	"	792,662	0 12	95,119 50	
" salé	brls.	617	15 00	9,255 00	
					104,374 50
Homard en boîtes	liv.	1,431,960	0 20	286,392 00	
" frais	qtx.	302,863	5 00	1,514,315 00	
					1,800,707 00
Morue séchée	"	366,974	4 00	1,467,896 00	
" en boîte	boîtes	26,000	0 12	3,120 00	
" langues et noues	brls.	331	10 00	3,310 00	
					1,474,326 00
Egrefin frais	liv.	2,534,620	0 03	76,038 60	
" séché	qtx.	84,489	3 00	253,467 00	
" (*finnan haddies*)	liv.	1,190,700	0 06	71,442 00	
					400,947 60
Merluche séchée	qtx.	96,525	2 25	217,181 25	
" noues de	liv.	62,760	0 50	31,380 00	
					248,561 25
Merlan	qtx.	47,128	2 00		94,256 00
Flétan	liv.	1,112,518	0 10		111,251 80
Truite	"	26,120	0 10		2,612 00
Alose	brls.	1.345	10 00		13,450 00
Eperlan	liv.	67,600	0 05		3,380 00
Gasparot ou gaspereau	brls.	4,390	4 00		17,560 00
Bar	liv.	740	0 10		74 00
Anguille	brls.	618	10 00		6,180 00
Carrelet	liv.	280,600	0 05		14,030 00
Petite morue ou *frost fish*	"	68,550	0 05		3,427 50
Encornet	brls.	754	4 00		3,016 00
Poisson commun ou mêlé	"	47,924	2 00		95,848 00
Huile de poisson	galls.	233,284	0 30		69,985 20
Poisson employé comme boitte	brls.	49,947	1 50		74,920 50
" " " engrais	"	36,640	0 50		18,320 00
Total					4,708,524 55

RÉCAPITULATION

Tableau indiquant le nombre et la valeur des bâtiments, bateaux et filets de pêche, etc., employés dans le district nº 3, Nouvelle-Ecosse, avec l'estimation des autres engins de pêche, etc., non compris dans les relevés, 1898.

Matériel.	Valeur.	Total.
	$	$
359 bâtiments (tonnage 20,165)	755,985	
6,246 bateaux de pêche	153,073	
12,044 rets à mailler (1,015,642 brasses,)	181,054	
261 seines (124,690 brasses)	48,060	
142 rets à mailler	55,193	
188 lignes dormantes	11,495	
4,578 enclos	69,738	
10,117 filets à éperlan	14,668	
46 lignes à mains	1,093	
		1,290,359
44 homarderies	34,190	
197,097 pièges à homard	125,204	
		159,394
115 congélateurs et glacières	11,857	
1,327 boucans et poissonneries	75,799	
462 semaques de pêche	96,658	
42 jetées et quais de pêche	20,525	
		204,839
Total		1,654,592

Nombre d'hommes employés dans les pêcheries, dans le même district :

Hommes sur bâtiments de pêche	4,378
do bateaux do	6,698
Personnes dans les homarderies	1,767
Total	12,843

RÉCAPITULATION

ETAT indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bâtiments et bateaux ainsi que la quantité et la valeur des engins de pêche employés dans l'industrie de la pêche dans la province de la **Nouvelle-Ecosse**, pour l'année 1898.

Numéro.	Comtés.	Bâtiments et bateaux de pêche.							Matériel de pêche.												Numéro.
		Bâtiments.				Bateaux.			Rets à mailler.			Seines.			Rets à piège.		Traîneaux.		Nasses.		
		Nombre	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	
				$			$				$			$		$		$		$	
1	Cap-Breton	12	197	3,525	67	612	12,208	1,305	2,671	62,172	26,594	1	330	750	...	...	347	1,962	...	...	1
2	Inverness	28	571	9,935	152	865	20,394	2,113	2,264	65,830	30,419	3	500	600	1	600	586	4,473	...	...	2
3	Richmond	47	1,356	17,450	296	1,422	22,157	2,473	12,230	265,488	69,452	...	...	...	...	...	792	2,480	...	...	3
4	Victoria	3	89	2,300	18	545	12,305	998	1,189	29,817	10,527	...	...	...	2	400	206	2,143	...	...	4
5	Antigonish	1	11	200	3	221	2,737	318	678	19,892	7,432	...	...	...	...	...	133	544	...	...	5
6	Colchester	...	...	...	...	176	2,938	322	279	25,375	5,820	...	...	...	...	...	...	...	19	5,800	6
7	Cumberland	3	33	395	8	307	8,208	357	473	10,263	3,813	...	...	...	...	...	2	135	3	120	7
8	Guysborough	21	523	10,050	104	2,193	51,037	2,812	16,538	359,800	72,302	29	3,425	3,360	53	13,875	1,225	6,744	...	...	8
9	Halifax	60	1,516	36,850	400	2,408	31,082	2,896	10,273	846,010	35,548	353	31,508	60,265	29	3,285	654	2,617	...	...	9
10	Hants	2	31	500	5	66	1,248	73	48	7,067	1,420	...	...	...	...	...	...	...	8	1,450	10
11	Pictou	1	30	400	3	297	6,602	406	299	10,972	5,639	...	...	...	...	...	27	119	...	...	11
12	Annapolis	14	456	5,900	109	183	3,750	312	385	17,100	7,725	...	...	...	...	...	310	2,250	14	2,250	12
13	Digby	51	1,531	43,485	519	510	22,440	877	655	14,230	3,838	35	2,990	7,350	1	1,000	717	14,265	25	2,875	13
14	King	3	51	1,700	12	85	1,895	151	61	3,615	1,655	6	3,100	1,900	35	200	58	285	40	5,525	14
15	Lunenburg	157	12,643	549,750	2,410	2,393	65,245	1,436	5,425	320,000	97,750	212	20,980	36,850	88	18,593	1,365	40,950	...	...	15
16	Queen	8	274	9,200	61	466	8,24[illegible]	487	1,506	26,816	10,573	5	570	1,210	1	400	55	292	105	105	16
17	Shelburne	79	2,418	94,900	762	1,759	43,615	2,240	900	326,000	41,185	3	2,600	750	8	14,500	1,827	10,546	...	...	17
18	Yarmouth	47	1,988	51,050	505	850	7,880	1,195	3,112	107,990	18,328	...	...	...	9	20,500	246	1,150	4	740	18
	Totaux	537	23,718	837,590	5,434	15,358	323,989	20,801	59,004	2,018,437	450,020	647	69,003	113,635	227	73,353	8,550	90,955	218	18,865	

RÉCAPITULATION—*Suite.*

ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bâtiments et bateaux ainsi que la quantité et la valeur des engins de pêche, etc.—*Suite.*

Numéro.	Comtés.	Matériel de pêche.				Homarderies et pièges à homards.					Autre matériel ou accessoires.								Numéro.
		Filets à éperlan.		Lignes à main.		Homarderies.		Pièges.		Nombre de personnes employées.	Congélateurs et glacières.		Boucans et poissonneries.		Jetées et quais.		Remorqueurs, vapeurs et semaques.		
		Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.		Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	
			$		$		$		$			$		$		$		$	
1	Cap-Breton	....	....	2,380	1,049	14	19,100	43,700	23,590	507	2	80	280	3,402	172	3,752	1	50	1
2	Inverness	23	105	4,895	3,099	24	16,750	54,000	28,635	415	17	2,355	251	10,300	75	36,200	15	985	2
3	Richmond	19	285	5,965	2,016	15	9,300	40,670	21,310	369	2	350	247	7,415	21	3,475	30	3,195	3
4	Victoria	1	5	2,270	1,585	18	8,825	18,175	10,367	196	12	127	40	3,090	13	6,475	1	70	4
5	Antigonish	.....	....	214	84	6	6,800	22,150	11,500	168	1	10	102	821	...	....	....	....	5
6	Colchester	12	250	.....	....	1	700	1,200	1,000	9	.....	....	47	1,830	....	....	....	....	6
7	Cumberland	70	1,233	42	42	28	22,105	39,450	19,693	323	.....	....	3	30	.....	....	....	....	7
8	Guysborough	19	210	4,437	9,975	34	40,240	118,100	64,825	642	19	12,860	515	37,127	274	25,675	36	31,325	8
9	Halifax	2	40	3,500	1,579	22	18,700	64,210	28,116	346	11	400	876	40,501	618	14,479	18	8,255	9
10	Hants	......	....	....	....	......	....	....	....	......	......	....	.....	....	.....	....	.....	....	10
11	Pictou	15	270	58	25	25	29,300	46,415	27,190	493	14	262	1	25	.....	....	.....	....	11
12	Annapolis	......	....	490	490	....	....	6,500	4.900	......	11	800	143	4,550	.....	....	.....	....	12
13	Digby	..	....	1,037	3,063	7	2,910	31,110	22,138	1,018	55	3,772	120	5,760	55	33,950	11	6,350	13
14	King's	.....	....	150	86	....	....	....	....	......	24	1,135	66	3,225	.....	....	.....	....	14
15	Lunenburg	......	....	850	5,100	7	1,970	14,850	10,700	375	2	600	346	22,780	195	21,010	11	900	15
16	Queen's	......	....	580	492	10	1,760	12,767	5,102	72	....	....	190	3,804	27	516	4	750	16
17	Shelburne	4	300	5,680	4,472	11	14,800	101,620	59,602	182	17	3,006	382	21,770	165	22,932	4	5,575	17
18	Yarmouth	1	100	1,930	965	9	12,750	30,250	22,762	120	6	2,550	80	13,910	20	18,250	12	6,950	18
	Totaux	166	2,798	33,878	34,122	231	206,010	645,167	361,410	5,185	193	28,301	3,689	180,340	1,635	186,714	143	64,405	

RÉCAPITULATION—*Suite.*

ETAT indiquant les espèces et quantités de poisson et de dérivés de poisson, dans la province de la **Nouvelle-Ecosse**, pour l'année 1898.

Numéro.	Comtés.	Saumon. Frais.	Saumon. Conservé en boîtes.	Saumon. Salé.	Hareng. Salé.	Hareng. Frais.	Hareng. Fumé.	Maquereau. Frais.	Maquereau. Salé.	Homard. Conservé en boîtes.	Homard. Frais, avec le test.	Morue Séchée.	Morue Langues et noues de	Egrefin. Frais.	Egrefin. Séché.	Egrefin. Fumé (finnan haddies).	Merluche. Séchée.	Merluche. Noues.	Numéro.
		Liv.	Liv.	Brls.	Brls.	Liv.	Liv.	Liv.	Brls.	Liv.	Qtx.	Qtx.	Brls	Liv.	Qtx.	Liv.	Qtx.	Liv.	
1	Cap-Breton	22,852	200	*186	5,255	40,300	1,000	202	557	413,308	4,000	13,104	18	10,680	1,787	....	41	....	1
2	Inverness	83,280	2,661	*25	7,299	915,800	....	5,110	7,595	259,256	....	18,885	39	3,600	2,416	....	3,451	844	2
3	Richmond	3,840	....	*10	16,132	25,100	....	25,890	4,265	368,530	552	22,175	65	10,900	7,530	9,311	524	619	3
4	Victoria	6,300	8,187	*109	1,933	44,7..0	....	....	812	134,516	....	8,452	....	....	1,322	....	54	....	4
5	Antigonish	30,406	....	....	1,839	6,800	....	10,501	197	164,256	....	484	....	....	90	....	2,290	5,794	5
6	Colchester	39,100	....	....	50	4,000	3,500	....	....	14,400	....	135	....	2,000	25	....	10	....	6
7	Cumberland	8,516	....	†400	320	26,400	800	1,800	....	500,524	24	950	5	1,100	505	....	70	40	7
8	Guysborough	37,645	2,620	†2,025	12,361	703,200	....	408,527	878	915,956	811	21,699	12	1,757,432	6,417	155,280	2,150	397	8
9	Halifax	33,782	....	†1,700	6,047	31,000	....	1,118,150	1,017	590,352	18,063	18,786	13	79,300	1,728	5,000	2,465	2,903	9
10	Hants	11,115	....	....	66	27,800	4,000	....	....	....	....	118	....	....	9	....	15	....	10
11	Pictou	40,500	....	....	19	174,500	....	8,200	....	417,236	....	404	....	....	30	....	933	100	11
12	Annapolis	3,690	....	....	3,158	....	2,000	....	....	....	1,535	6,200	28	15,500	7,485	....	10,900	13,000	12
13	Digby	1,150	....	....	960	1,614,600	51,100	5,362	....	29,424	223,222	29,227	93	2,253,970	47,995	1,159,800	82,945	49,350	13
14	King's	26,580	....	....	2,443	1,000	364,000	2,000	....	....	187	1,141	....	....	1,350	....	295	....	14
15	Lunenburg	13,564	....	†670	2,975	133,200	....	61,300	563	148,128	1,053	215,303	176	83,000	7,534	....	1,524	410	15
16	Queen's	16,250	....	†350	2,370	....	....	....	....	160,464	3,616	5,540	....	....	290	....	30	....	16
17	Shelburne	5,800	....	....	5,471	....	....	67,700	54	439,968	55,150	70,585	21	....	10,195	900	36	....	17
18	Yarmouth	6,462	....	....	8,150	844,000	1,700	656,300	....	653,976	18,100	38,978	13	182,150	9,640	30,000	795	....	18
	Totaux	390,742	13,668	‡	76,828	4,592,453	428,100	2,371,042	15,938	5,210,294	326,313	442,166	483	4,399,632	106,348	1,360,291	108,528	73,457	

* Salé. † Fumé. ‡ Totaux, salé, 330 barils. ; fumé, 5.145 livres.

RÉCAPITULATION—*Suite.*

ETAT indiquant les espèces et quantités de poisson et de dérivés de poisson, dans la province de la **Nouvelle-Ecosse**, pour l'année 1898—*Suite.*

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson.—*Suite.* Merlan.	Flétan.	Truite.	Alose.	Eperlan.	Gasparot ou gaspereau.	Bar.	Anguille.	Moules en écaille.	Huîtres.	Carrelet.	Petite morue, ou *frost fish.*	Encornet.	Poisson commun et mêlé.	Huile de poisson.	Poisson employé comme boitte.	Poisson employé comme engrais.	Peaux de loup marin.	Valeur totale du poisson.		Numéro.
		Qtx.	Liv.	Liv.	Brls.	Liv.	Brls.	Liv.	Brls.	Brls.	Brls.	Brls.	Liv.	Liv.	Brls.	Galls.	Brls.	Brls.	Nombre.	$	c.	
1	Cap Breton....	81	50,075	700	3	13,000	96	....	189	....	....	2,50.	400	124	12,618	8,206	1,745	45	40	237,466	19	1
2	Inverness....	....	6,973	20,275	....	28,798	479	150	294	....	187	....	400	3,291	1,488	11,550	9,758	262	....	357,743	00	2
3	Richmond....	1,754	50,230	4,150	....	8,900	2,718	....	336	..	....	135,700	16,030	723	1,285	17,893	1,596	....	16	368,012	36	3
4	Victoria....	52	4,500	600	....	1,900	48	....	57	....	125	200	2,000	262	107	5,488	2,308	....	225	98,013	90	4
5	Antigonish....	....	....	1,800	....	3,400	73	1,800	100	....	28	....	....	23	20	941	1,671	1,484	....	66,412	00	5
6	Colchester....	5	1,000	7,400	1,657	13,000	480	1,400	5	....	280	....	....	....	....	100	25	140	....	33,145	00	6
7	Cumberland....	440	3,750	1,600	533	85,900	773	410	69	80	1,367	....	....	....	....	....	4,208	2,500	..	137,413	00	7
8	Guysborough....	3,486	348,335	8,430	....	24,560	927	....	369	290	....	....	27,740	3,198	602	32,408	18,965	4,600	....	594,889	00	8
9	Halifax....	1,526	57,944	5,955	....	27,900	256	....	108	1,051	....	....	31,000	92	315	12,347	1,802	2,974	21	504,895	00	9
10	Hants....	80	....	6,900	587	....	501	11,000	....	200	....	....	....	....	....	....	....	....	....	13,602	00	10
11	Pictou....	....	....	7,400	....	28,600	205	150	188	20	110	....	....	....	....	60	860	2,075	....	105,919	00	11
12	Annapolis....	3,955	....	1,700	....	1,100	....	600	3	....	....	600	1,000	....	2,000	3,400	1,975	490	....	116,624	50	12
13	Digby....	31,197	743,868	1,320	202	25,500	80	140	75	....	....	15,270	....	....	32,400	59,460	18,130	33,975	....	2,023,083	45	13
14	King....	595	3,550	1,700	993	....	700	....	....	....	....	....	....	....	....	....	895	640	....	48,938	25	14
15	Lunenburg....	870	182,300	1,400	150	15,600	140	....	160	....	....	204,730	3,750	500	4,320	134,324	3,004	510	....	1 052,140	60	15
16	Queen....	55	6,300	4,000	....	....	425	....	....	....	....	....	....	....	....	1,720	110	....	....	89,591	30	16
17	Shelburne....	4,820	113,700	11,000	....	5,400	1,245	....	111	....	....	....	3,700	.	4	26,130	23,088	....	....	783,245	60	17
18	Yarmouth....	5,636	62,800	5,000	....	20,000	1,800	....	269	....	....	....	60,100	254	9,200	8,250	2,745	1,025	....	594,900	85	18
	Totaux....	54,552	1,635,325	91,330	4,125	303,558	10,946	15,650	2,333	1,641	2,097	419,000	146,120	8,467	64,359	322,277	92,885	50,720	302	7,226,035	00	

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêcheries de toute la province de la Nouvelle-Ecosse, pour l'année 1898.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.	Valeur totale.
			$ c.	$ c.	$ c.
Saumon salé	brls.	330	15 00	4,950 00	
" frais	liv.	390,742	0 20	78,148 00	
" en boîte	"	13,668	0 15	2,050 20	
" fumé	"	5,145	0 20	1,029 00	
					86,177 20
Hareng salé	brls.	76,828	4 00	307,312 00	
" frais	liv.	4,592,453	0 01	45,924 50	
" fumé	"	428,100	0 02	8,562 00	
					361,798 50
Maquereau salé	brls.	15,938	15 00	239,070 00	
" frais	liv.	2,371,042	0 12	284,524 24	
					523,594 24
Homard en boîte	"	5,210,294	0 20	1,042,058 80	
" frais avec le test	qtx.	326,313	5 00	1,631,565 00	
					2,673,623 80
Morue séchée	"	442,946	4 00	1,891,784 00	
" langues et noues de	brls.	483	10 00	4,830 00	
					1,896,614 00
Petite morue ou *frost fish*	liv.	146,120	0 05	....	7,306 00
Egrefin séché	qtx.	106,348	3 00	319,044 00	
" frais	liv.	4,399,632	0 03	131,988 00	
" fumé, *finnan haddies*	"	1,360,291	0 06	81,616 06	
					532,648 06
Merluche séchée	qtx.	108,528	2 25	244,186 75	
" noues de	liv.	73,457	0 50	36,728 50	
					280,915 25
Merlan séché	qtx.	54,552	2 00	....	109,104 00
Flétan	liv.	1,635,325	0 10	....	163,532 50
Truite	"	91,330	0 10	....	9,133 00
Eperlan	"	303,558	0 05	....	15,177 90
Bar	"	15,650	0 10	....	1,565 00
Alose	brls.	4,125	10 00	....	41,250 00
Gasparot	"	10,946	4 00	....	43,784 00
Anguille	"	2,333	10 00	....	23,330 00
Encornet	"	8,467	4 00	....	33,868 00
Carrelet	liv.	419,000	0 05	....	20,950 00
Huîtres	brls.	2,097	4 00	....	8,388 00
Moules en écaille	"	1,641	2 00	....	3,282 00
Poisson commun	"	64,359	....	....	128,249 00
Huile de poisson	galls.	322,277	0 30	....	96,682 20
Poisson employé comme boitte	brls.	92,885	1 50	....	139,329 00
" " " engrais	"	50,720	0 50	....	25,360 50
Peaux de loup marin	nomb.	302	....	....	372 25
Total pour 1898		....	....	....	7,226,034 40
" 1897		....	....	....	8,090,346 78
Diminution		....	....	....	864,312 38

RÉCAPITULATION

De la valeur et du nombre des bâtiments et bateaux de pêche, filets, etc., dans toute la province de la **Nouvelle-Ecosse**, pour l'année 1898.

Articles.		Valeur.	Total.
		$	$
537	bâtiments de pêche (23,718 tonneaux)	837,560	
15,358	bateaux "	323,989	
59,004	rets à mailler (2,018,437 brasses)	450,020	
647	seines (69,003 brasses)	113,035	
227	rets à piège	73,353	
218	nasses	18,865	
8,550	lignes dormantes	90,955	
33,878	" à mains	34,122	
166	filets à éperlan	2,798	
41	rets à sac	693	
			1,945,420
231	homarderies	206,010	
645,167	pièges à homard	361,410	
			567,420
193	congélateurs et glacières	28,301	
3,689	boucans et poissonneries	180,340	
1,635	jetées et quais (de pêche)	186,714	
143	vapeurs et semaques	64,405	
			459,760
	Valeur totale		2,972,600

Nombre d'hommes employés dans les pêcheries de la **Nouvelle-Ecosse**, 1898.

Hommes employés sur les bâtiments de pêche	5,434
" " bateaux "	20,801
Personnes employées dans les homarderies	5,185
Total	31,420

ANNEXE Nº 4.

NOUVEAU BRUNSWICK.

District nº 1, comprenant le comté de Charlotte.—*J. H. Pratt, de St-Lawrence, inspecteur.*

District nº 2, comprenant les comtés de Ristigouche, Gloucester, Northumberland, Kent, Westmoreland et Albert.—*R. A. Chapman, de Moncton, inspecteur.*

District nº 3, comprenant les comtés de St-Jean, King, Queen, Sunbury, York, Carleton et Victoria.—*H. S. Miles, d'Oromocto, inspecteur.*

DISTRICT Nº 1.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU DISTRICT Nº 1, NOUVEAU-BRUNSWICK, COMPRENANT LE COMTÉ DE CHARLOTTE, POUR L'ANNÉE 1898, PAR L'INSPECTEUR JOHN H. PRATT.

ST-ANDRÉ, N.-B., 31 décembre 1898.

A l'honorable sir L. H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon dixième rapport annuel sur les pêcheries du district nº 1, N.-B., comprenant le comté de Charlotte, lequel, j'en ferai la remarque en passant, inclut les îles situées à l'embouchure de la baie de Fundy sur la côte du Nouveau-Brunswick, ainsi que les pêcheries des lacs Chiputneticook. Un sommaire des rapports des divers officiers des pêcheries est aussi annexé, et contient les états requis pour montrer la production et la valeur par sous-districts ; j'y ajoute également un état montrant le montant du capital placé dans l'exploitation des nombreuses pêcheries du district. Il m'est agréable de faire rapport de l'augmentation, au cours de l'année écoulée, dans les produits et la valeur des pêcheries, augmentation qui a été de $275,074. Ce résultat est dû en majeure partie à l'augmentation considérable dans la prise du hareng, et aussi à un léger surplus dans la prise des poissons à l'hameçon. Pendant toute la saison, les prix ont été satisfaisants.

Il ne serait peut-être pas sans intérêt de donner ici la valeur brute annuelle des produits des pêcheries de ce district au cours des dix dernières années, période pendant laquelle elles ont été sous mon contrôle comme inspecteur :

Pour 1889	$1,373,589.26
1890	1,062,756.10
1891	1,279,977.19
1892	863,465.90
1893	771,182.35
1894	1,118,477.29
1895	968,203.50
1896	1,108,701.76
1897	870,287.30
1898	1,145,361.77

La légère fluctuation que l'on constate dans les statistiques pour les années ci-dessus données ne suffisent pas à causer d'alarme, quant à une prochaine extinction des diverses pêcheries de la baie de Fundy. Au cours de mes différentes croisières à bord du *Curlew* vers le Cap-Breton et l'Ile du Prince-Edouard, il m'a été donné d'observer presque toutes les zones poissonnières que possèdent les autres provinces maritimes, et il est très évident pour l'observateur le moins entendu que les pêcheurs de la baie de Fundy possèdent pour gagner leur subsistance des ressources de beaucoup supérieures à celles qu'ont n'importe quels pêcheurs du littoral. Au cours de mes croisières annuelles je rencontre de nombreux pêcheurs qui, pour différentes raisons et surtout à cause du fait que la morue et le hareng ne se rendent pas à la côte, sont incapables de se faire un revenu suffisant pour supporter leur famille pendant l'année suivante, et sont, à la vérité, dans une situation fort embarrassante. Or, il faudrait chercher de bien près pour découvrir parmi les vaillants pêcheurs de Fundy un seul homme dans la vraie gêne. Il y a, va sans dire, quelques exceptions, mais seulement parmi ceux qui n'ont pas voulu profiter des nombreux avantages qu'une généreuse providence leur a donnés pour qu'ils puissent tirer presque à leur porte leur part de produits de la mer. Pendant une forte partie de la dernière saison j'ai été occupé à croiser sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton, plus une course vers l'Ile du Prince-Edouard. En conséquence, je n'ai pas eu l'occasion de visiter les diverses zones poissonnières dans les parties éloignées de ce district, visite considérée essentielle au point de vue de leur efficace protection. Néanmoins, grâce à une copieuse correspondance, j'ai pu surveiller ces pêcheries d'une façon qui, je l'espère, a été satisfaisante pour votre département.

Le nombre de vaisseaux que ce district possède et qui sont employés dans les diverses branches de l'industrie des pêcheries est de quarante-huit, possédant un total de 875 tonneaux, sans compter 1,059 barques, comprenant un grand nombre de spacieuses chaloupes qui servent à transporter la sardine, mais qui comptent moins de dix tonneaux de jaugeage.

Si vous tenez compte d'un aussi grand nombre de nasses qui sont licenciées dans mon district et des difficultés qui surgissent fatalement de cette multiplicité, sans omettre le fait que mes services sont si fortement requis à la Nouvelle-Ecosse et au Cap-Breton, vous aurez une explication de la grande masse de correspondance rendue nécessaire pour assurer un contrôle efficace dans ce district pendant mon absence.

HARENG.

La pêche du hareng est la plus importante de toutes dans la baie de Fundy. Près des deux tiers de la population dirigent leurs efforts vers cette pêche et en tirent leur vie. De même que celle du homard, chaque année cette pêche prend aux yeux des pêcheurs intelligents une place plus importante. Il y a plus d'émulation dans la recherche des meilleurs endroits pour la pose des filets, la prise est plus forte, des meilleures facilités de transport de la prise sont fournies pour atteindre les marchés, les divers établissements de conserves de sardines sortent de leur léthargie et plusieurs syndicats rivalisent dans leurs offres aux pêcheurs pour leurs prises de hareng pendant la prochaine saison de 1899. Nous voyons avec beaucoup de bonheur cette rivalité parmi les acheteurs de notre sardine-hareng, car elle aura sûrement pour résultat d'augmenter les prix payés pour les futures prises dans nos eaux. Il n'y a aucun doute qu'avant que plusieurs mois se soient écoulés il se sera formé dans le Maine un syndicat solide possédant tous, ou à peu près tous, les établissements de conserves de sardines dans cet Etat. Je dois ajouter qu'en ce moment il y a en opération soixante-deux de ces établissements dans le Maine, et que durant la dernière saison ils ont produit 1,178,694 caisses de sardines évaluées à $2,727,781, ce qui représente une augmentation de près d'un demi-million sur la production de l'année précédente. Presque soixante pour cent du poisson employé dans ces établissements venaient des eaux canadiennes.

Dans tous les cas c'est un plaisir d'avoir à faire rapport que les bancs de hareng sont aussi abondants que jamais, et que les prises dans les diverses dimensions sont très satisfaisantes. Le hareng de filet a été abondant à Grand-Harbour, Grand-Manan,

durant les mois d'automne, et un grand nombre de schooners en ont fait cargaison à cet endroit. De grands bancs de hareng propre à remplacer la sardine sont venus jouer à la côte, au Havre L'Etang, vers la fin de l'automne, et les pêcheurs à cet endroit faisaient abondante récolte et vendaient la prise aux nombreux vaisseaux de commerce venant d'Eastport. Grâce à cette prise peu habituelle à l'Etang et dans les environs, la prise collective du sardine-hareng laisse voir l'augmentation de 16,502 barils sur celle de 1897. Sutton Clark, de St-George, a, cette année, ouvert un établissement considérable au Havre L'Etang, où il a commencé la mise en conserve de la sardine-hareng, mettant sur le marché un article qui ne peut être surpassé par ses concurrents de l'Etat voisin : le Maine.

Avec deux établissements à Beaver-Harbour et deux autres à Saint-André et Deer-Island, tous augmentant leur production annuelle, cela donne une bonne idée de l'importance que prend cette industrie dans ce district. Quant à la primordiale question de savoir si le hareng augmente ou diminue dans la baie de Fundy, je peux assurer votre département que cette question a donné lieu, cette année, comme les années dernières, à de chaudes discussions, et comme toujours, elle est restée sans solution. En rapport avec cette question, on me permettra de citer partie d'un récent rapport de M. H. F. Moore, Ph. D., membre de la Commission des pêcheries des Etats-Unis, qui a fait un long séjour sur nos eaux au cours de 1893, 1894 et 1895. Après avoir intelligemment parlé de la lutte qui existe toujours entre les pêcheurs au filet et les pêcheurs à la nasse, M. Moore dit: "D'un autre côté, on prétend que les incessantes prises de nombres immenses de jeunes harengs pour l'industrie de la sardine doit amener la diminution du hareng, et que ce n'est qu'une question de temps pour que cette diminution devienne évidente, si ce n'est pas déjà fait. Il semblerait à première vue que ce raisonnement est juste, et la seule raison pour laquelle cette diminution ne s'est pas encore produite est sans doute le fait que le nombre de hareng tués par l'homme est insignifiant si on le compare avec le nombre total qu'offre l'espèce dans les mers et celui des harengs qui, chaque année, tombent victimes des dangers naturels qui leur sont propres.

"Quand on aura bien étudié tous les éléments de la question, je pense qu'il aura été démontré que non seulement il n'y a pas eu de diminution dans la sardine-hareng dans le district visé par la discussion, mais qu'aujourd'hui la pêche du hareng n'offre aucune pratique de nature à léser sérieusement son abondance dans l'avenir."

Par ce qui précède, vous pourrez remarquer que la question du hareng en est une qui pourra donner lieu à un débat éternel, tant sont nombreuses les théories émises par ceux qui sont intéressés.

SAUMON.

Comme il n'y a dans ce district qu'une rivière fréquentée par ce poisson, la prise est, par conséquent, petite, mais tout de même beaucoup au-dessus de celle de la saison précédente. L'inspecteur Todd, dans son rapport annuel, montre que le saumon augmente sensiblement, ce qui est sans doute dû à la vigilance exercée par lui et les trois gardiens sous son contrôle. Les braconniers ont fait de nombreuses tentatives pour prendre du saumon dans la rivière Sainte-Croix, mais je suis heureux de dire qu'ils n'ont pas réussi. Plusieurs sportsmen ont été heureux en pêchant à la mouche à St-Stephen, et plusieurs beaux saumons ont été atteints avec succès.

Plusieurs saumons ont été vus en amont des passes migratoires de la rivière Magaguadavic, et il faut espérer qu'ils pourront à l'avenir remonter cette belle rivière —une rivière qui ne peut être surpassée au Canada. comme rivière à saumon. Le garde Hall ne néglige rien pour tenir les passages à poissons en bon état, et croit qu'un bon nombre de saumons ont remonté la rivière durant la dernière saison.

FLÉTAN.

On constate une forte diminution dans la prise du flétan, qui est due à ce qu'on ne s'adonne pas assez vigoureusement à cette pêche, et non à la rareté de ce gros poisson. Un certain nombre de vaisseaux qui s'occupaient autrefois de cette pêche se

sont arrimés cette année pour celle de la merluche, ou se sont occupés de pêche à la nasse. Les prix sont restés fermes durant la saison.

MORUE.

Les rapports montrent une légère diminution dans la prise de la morue, diminution qui est due au fait que plusieurs des pêcheurs autrefois occupés à la pêche à la ligne se sont adonnés à la pêche à la nasse; les bons prix qui ont été offerts pour la sardine-hareng les invitaient à tenter cette pêche, bien que plusieurs aient été cruellement désappointés à la fin de la saison, plusieurs nasses ayant à peine repayé leurs frais de construction.

ÉGREFIN.

On remarque jusqu'à ce jour une très forte augmentation dans la prise de ce poisson. En les vendant aux nombreux acheteurs à la sortie de l'eau, les pêcheurs ont obtenu de bons prix, et même en ce moment ils reçoivent deux cents la livre. Dans cette pêcherie on a déployé une plus grande énergie que par le passé, à cause des bons prix qui se maintenaient, et il est à espérer que le résultat financier sera aussi bon dans l'avenir. Une quantité plus grande que d'habitude d'égrefin qu'on a fumé et vendu comme *finnan haddies*, a trouvé un placement rapide. La demande pour cette catégorie (*haddies*) augmente, et j'espère être en mesure dans l'avenir de faire rapport que nos pêcheurs l'exploitent en vue de placer plus de d'égrefin fumé sur le marché. A Beaver-Harbour et à Saint-André, les *finnan haddies* sont préparés par deux industriels entreprenants, et ils trouvent un marché facile pour leurs produits. Une nouvelle industrie a été inauguré à Beaver Harbour par la mise en conserve des *haddies*, et une bonne demande est provoquée.

MAQUEREAU.

Exception faite de quelques petits maquereaux trouvés mêlés aux sardines-harengs dans les nasses, aucun maquereau n'a été pris durant la dernière saison. Cependant le maquereau n'a abondé dans aucune des zones qui lui sont habituelles. Nos pêcheurs parlent en termes enthousiastes des pêches des temps passés, quand de grandes prises de maquereau étaient faites par eux dans ce district et de bons prix obtenus. Ils espèrent en l'avenir pour voir se renouveler ces bons rendements, et il faut de notre côté espérer qu'ils ne seront pas désappointés dans un avenir prochain.

PASSAGES À POISSONS.

J'ai consacré une somme inaccoutumée de mon temps à garder en bonne condition les nombreux passages à poissons dans ce district, et ils ont bien servi aux fins qu'on avait en vue durant le cours de l'année. L'inspecteur Todd sur la rivière Sainte-Croix et le garde Hall à Saint-George n'ont rien négligé au sujet des passages à poissons que chacun d'eux a sous son contrôle. Ils ont été franchis par des poissons de différentes espèces, et moyennant quelques légères réparations au printemps ces passages seront en bon état pour la prochaine saison.

L'EXPOSITION DE PISCICULTURE DE CAMPOBELLO.

Je n'ai pu cette année assister à la réunion de l'association de pisciculture qui a eu lieu en octobre à Welshpool, vu que j'étais retenu par la présence de la flotte de pêche des Etats-Unis au Cap-Breton. Néanmoins, un très grand nombre de personnes qui y sont allées, y compris le premier ministre du Nouveau-Brunswick, et plusieurs députés fédéraux et provinciaux. Les exhibits piscicoles ont surpassé ceux des années précédentes, excitant une profonde admiration parmi les nombreux visiteurs. Le comité a fortement exprimé le désir que votre département soit représenté à sa prochaine exposition annuelle par un de vos experts en pêcheries,

afin qu'un plus grand bénéfice en dérive. Grâce à une conférence sur nos pêcheries, la meilleure méthode de les protéger et autres points intéresseront les pêcheurs. Il n'y a aucun doute qu'il résulterait beaucoup de bon d'une visite d'un de vos experts du département à Campobello, l'une des plus importantes îles du Canada au point de vue du poisson.

SOMMAIRE DES RAPPORTS DES OFFICIERS DE PÊCHERIES.

L'inspecteur Fraser, de Grand-Manan, fait rapport: " Ayant été nommé il n'y a que quelques mois, il ne prétend pas être parfaitement au courant de ce qui se rapporte aux pêcheries de son district. Ses chiffres pour les différentes espèces de poissons diffèrent beaucoup de ceux de l'an dernier, et les résultats totaux sont beaucoup moindres, laissant voir par là une diminution pour la présente année. Il ne peut en fournir la raison. Les diverses pêches ont été poussées aussi vigoureusement que celles de 1897, 90 pour 100, de la prise à l'île du Grand-Manan sont exportés en pays étrangers, et cela en grande partie *via* les Etats-Unis en transit. Une partie est exportée fraîche aux Etats-Unis et là arrangée de différentes manières pour le commerce. Seulement dix pour cent servent à la consommation locale. Quelques rares cas de violation de l'Acte des pêcheries lui ont été rapportés, mais il n'a pu obtenir une preuve suffisante pour amener condamnation ; tout de même, il a eu peu de difficulté à faire respecter les ordres par les pêcheurs. A plusieurs reprises il a réussi à se mêler aux personnes suspectes, et elles ont vu sa présence avec regret. Pour mettre en pleine vigueur les règlements dans les eaux de l'île, un vaisseau-patrouille devrait être fourni à l'inspecteur et lui donner le pouvoir d'engager deux hommes. Ce bateau devrait être en activité pendant quatre mois de l'année, du 1er août au 30 novembre, vu que c'est pendant cette époque que le *Curlew* est généralement absent, laissant pratiquement les pêcheurs libres de faire ce qu'ils veulent pendant ce temps. Je proposerais aussi qu'on soumette la pêche au filet à une licence tout comme la pêche à la nasse, vu que les pêcheurs au filet, avec leur habitude de jeter par-dessus bord tous les petits poissons pris à la nasse empoisonnent l'endroit. Ce procédé transforme tout simplement la zone poissonnière en un dépotoir qui chasse le poisson du littoral et endommage à la fois la pêche à la nasse et au filet. Ils proposeraient également que les pêcheurs au filet soient tenus de tenir leurs filets hors de l'eau depuis le lever du soleil jusqu'au coucher, de façon à permettre aux poissons de s'approcher du littoral. Présentement les filets sont descendus bas et sous courant chaque jour, et laissés ainsi pendant des mois. Le poisson qui va au rivage rencontre les filets et rebrousse chemin, et ainsi les pêcheurs détruisent leur propre industrie. S'ils étaient licenciés comme les nasses, l'inspecteur pourrait les contrôler conformément aux lois des pêcheries, mais présentement rien de pratique ne peut être fait. Une autre question qui requiert, l'intervention des autorités est l'exportation à Eastport et à d'autres ports des Etats-Unis d'aussi grandes quantités de harengs provenant des nasses de cette île; les vaisseaux de commerce américains achetent ici le poisson à vil prix et le transportent à leur propre marché en franchise. Comme un vaisseau de Grand-Manan ne pourrait l'y transporter sans payer un droit, les Américains et leurs vaisseaux ont tout le travail, le fret, etc., se rapportant au poisson, tandis qu'un tarif prohibitoire ferme la porte de leur marché à nos bateaux et à notre poisson. Si possible, on devrait faire quelque chose pour venir en aide à nos pêcheurs à ce sujet, et aussi pour empêcher la destruction d'une si grande quantité de petits harengs sur nos côtes. Plusieurs vieux pêcheurs croient que bientôt la pêche du hareng sera détruite par le massacre des petits.

L'inspecteur Todd, de Saint-Stephen, dans son rapport annuel, déclare que le saumon a été très abondant, cette saison-ci, dans la rivière Sainte-Croix, démontrant ainsi le fait que l'emploi d'un nombre de gardes sur la rivière pendant la saison est la méthode la plus efficace et la plus économique pour arriver à cette fin. La prise des autres poissons a été à peu près la même que les années passées, le bar noir (*black bass*) augmentant dans cette rivière. Les passages à poissons ont été tenus en bon état et ouverts pendant toute la saison.

L'inspecteur Brown, de Campobello, rapporte une diminution dans la quantité de hareng fumé. Vu les gros prix reçus pour les sardines ici, les pêcheurs l'ont vendu comme sardine. La plus grande partie du hareng fumé préparé sur l'île a été apportée de Grand-Manan à l'automne, quand le poisson était à bon marché et que les nasses de ce district ne fonctionnaient pas. Une plus grande quantité de hareng salé a été préparée par les pêcheurs de ce district, bien qu'ils ne l'aient pas pris là, mais dans les eaux de Grand-Manan. La prise du hareng devant servir de sardine a été d'environ un tiers moindre que celle de l'année dernière, mais les prix reçus ont été extraordinairement forts. La prise de la merluche n'a pas égalé celle de l'année précédente, et l'inspecteur en dit autant du merlan qui ne semble pas enclin à mordre à l'hameçon. Néanmoins, ils s'attroupent facilement, courant évidemment après les crevettes. Il rapporte que la prise de la morue n'a été que d'une moitié, vu que la plupart des vaisseaux ont été amenés pour l'égrefin et la merluche, qui les payaient mieux. Frais, l'égrefin s'est venu un bon prix durant l'année; bien peu a été salé. La prise des homards montre une légère augmentation. Nous ne pouvons expliquer cela, vu que le homard semble devenir rare, mais le haut prix payé pour le type de dix pouces et demi a poussé les pêcheurs à faire un effort. Il y a eu diminution dans la prise de la plupart des espèces de poissons, mais en raison des bons prix obtenus, les pêcheurs s'en sont mieux tirés que les autres années. Les saisons de clôture de la pêche ont été très bien observées, excepté dans quelques rares cas.

L'inspecteur Campbell, de Saint-André, fait rapport que la saison n'a pas été très profitable, vu que pendant une partie de la saison le prix de la sardine-hareng a été très bas. Il y avait plus de nasses qu'en 1897, mais la prise a été de peu supérieure à celle de cette année-là, ce qui n'est cependant pas dû à la rareté du hareng, mais au manque d'acheteurs. Il y a eu tant de sardine-hareng à des endroits plus rapprochés d'Eastport, qu'à certaines époques, pendant des jours ou des semaines, il n'y avait dans la baie intérieure aucun acheteur de sardine. Les nasses de Digdeguash, à une ou deux exceptions près, ont rapporté peu, et la prise principale dans ce district a été faite à Chamcook et à Saint-André. Pendant presque toute la saison, la quantité de hareng dans la baie a été très considérable, mais très mêlée de menu fretin, et il n'y a eu que de rares gros harengs. Il y a eu une grosse quantité de petits maquereaux à certain temps durant la saison, mais ils étaient si mêlés avec la sardine-hareng qu'ils n'ont pas pu être triés et sont allés avec la prise de sardines. La prise de homards a été médiocre, et moins de trappes ont été tendues qu'en 1897, mais les prix ont été bons. La pêche à la ligne dans la baie n'a pas été aussi bonne que l'année précédente. Le nombre ordinaire de bateaux de la Nouvelle-Ecosse dragué les hauts-fonds à la recherche de moules durant la saison, et nos pêcheurs se plaignent de ce que cela leur soit permis. Les lits deviennent comme entièrement dépouillés des grosses mules. Ces lits se repeupleraient rapidement si les dragages cessaient pendant quelques années. Il y a environ vingt ans, quand Hart & Balkam mettaient des moules en conserve, ils firent labourer les grèves, et pendant quelques années les types furent petits mais se renouvelèrent. On n'a eu que peu de difficulté avec les violations des règlements cette année, excepté des pêches de hareng à la torche pendant trois ou quatre nuits, faites principalement par les propriétaires de nasses eux-mêmes. MM. Robertson & Co. ont fait de grandes affaires, ils ont préparé 5,000 caisses de *finnan haddies* et 600 caisses de *hareng-saur* qui sont enregistrés comme hareng fumé. Il ne fait aucune recommandation spéciale, la saison, dans son ensemble, ayant été tranquille mais profitable.

Le garde-pêche Dick, l'officier en charge des pêcheries de L'Etang et de Saint-George, dit dans son rapport: " Il y a eu diminution dans la prise de la merluche, de l'égrefin et du homard, mais d'un autre côté il y a eu grosse augmentation dans la prise de morue, de merlan, et de sardine-hareng. Les pêcheurs de ce district se sont livrés, cette saison-ci, beaucoup plus à la pêche à la nasse qu'à toutes les autres, ce qui est attribuable aux bancs considérables qui sont venus près de la côte dans mon district et aux bons prix reçus pour le hareng. On pourra se faire une idée de l'augmentation de cette prise quand je dirai qu'elle s'est élevée à 29,985 barils de plus que la dernière saison ".

Le garde-pêche Cross, de Beaver Harbour, qui contrôle les pêcheries de la rivière L'Etang à la Pointe Lepreaux, déclare dans son dernier rapport que considérant dans l'ensemble toute l'industrie de la pêche, il y a eu augmentation dans la prise et la valeur sur celle de l'année dernière. Il y a eu peu de gros hareng de pris, et pendant plusieurs années passées cette pêche a diminué sans qu'il puisse en trouver la raison. On n'a pas expédié de ce district autant de sardines-harengs que l'année dernière, mais il en a été mis davantage en conserve par les deux établissements. Leur prise a été à peu près la même que l'année précédente. Il a été pris à peu près autant de homard que l'an dernier, mais il en a été mis davantage en conserve dans les établissements d'ici et de Blacks-Harbour. Ils ont obtenu de bons prix pendant toute la saison, spécialement ceux qui ont été expédiés aux Etats-Unis. Les poissons d'hameçon de tous genres ont obtenu des prix plus élevés et la prise en a été plus forte, bien que moins d'hommes aient été engagés dans ce genre de pêche. A peu près cinquante pour cent de la prise dans ce district ont été vendus en Canada, et la balance est allée aux Etats-Unis. Cette saison de pêche a été plus prospère que la précédente.

Le garde-pêche Hall, en charge à Saint-George, fait rapport: " Les passages à poissons sont en superbe état, et ont été franchis par plusieurs saumons durant la dernière saison. Plusieurs ont été vus ici, dans les rivières aussi bien que dans le réservoir et le bassin. On ne les a pas pêchés à la mouche et conséquemment aucun n'a été pris. Dans plusieurs lacs la pêche à la truite a atteint la moyenne, et de nombreux partis de pêche ont eu de l'excellent sport et de bonnes prises durant la saison ".

Le garde-pêche Lord, en charge des îles de l'Ouest, rapporte une diminition dans la prise de hareng durant la saison écoulée. De bonne heure cet automne, la prise était bonne et les prix modérément hauts, mais plus tard la prise est devenue médiocre. Notre prise d'automne, que nous comptons toujours comme la meilleure de l'année, a manqué complètement; mais que ce soit à cause de l'amoindrissement du nombre des bancs, ou parce qu'ils ont oublié leurs parages ordinaires, c'est une question sur laquelle les opinions diffèrent beaucoup. Quelques-uns croient qu'ils deviennent plus rares. Notre industrie de hareng fumé a totalement manqué, aucun hareng n'a été pris, la merluche argentée, qui a été assez nombreuse, a pu le chasser de cette île. On ne peut attribuer cela à l'encornet vu qu'il a été très rare. Pendant à peu près une semaine, un certain nombre de nasses ont pris quelques maquereaux, qui ont été vendus avec le hareng aux encaqueurs.

Les poissons d'hameçon semblent avoir été aussi abondants que d'habitude, mais un grand nombre de pêcheurs qui étaient autrefois dans ce genre d'occupation se sont procuré de l'emploi dans les " manufactures " de sardines à Eastport et à Lubec, où, d'après eux, ils se trouvaient mieux au point de vue du salaire. Le merlan a abondé pendant un certain temps; il a été pris en grands nombres dans les nasses, et c'est peut-être ce qui explique la rareté du hareng. L'égrefin est resté le même, bien qu'un plus petit nombre de vaisseaux aient, cette année, été employés à la pêche au filet. La morue a été aussi abondante que jamais, et il a remarqué que quelques-unes avaient une petite nageoire inférieure enlevée, ce qui est, dit-on, le produit de la piscifacture de Gloucester. Les homards deviennent plus rares chaque année. Il trouve très difficile d'empêcher la pêche illégale du homard durant la saison de clôture, vu que les pêcheurs risquent l'amende pour l'amour de quelques dollars gagnés. Ils posent leurs trappes sans y mettre de bouées, et pendant la nuit les tirent en draguant pour retrouver leurs lignes, ce qui rend à peu près impossible la tâche de les surprendre.

Le garde-pêche Conrad, à Sainte-Croix, qui a charge des lacs sur la ligne des frontières de Vanceboro en montant vers le nord, fait rapport que par une constante vigilance il a pu empêcher tout braconnage dans les eaux de son district. Plusieurs rapports que des personnes avaient violé la loi lui ont été faits, mais à une enquête il les a trouvés sans fondement. La pêche des différents poissons a été très bonne et les eaux ont été visitées par plusieurs partis de sportsmen qui ont été enchantés de leurs succès.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN H. PRATT, *inspecteur des pêcheries.*

DISTRICT N° 2.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU DISTRICT N° 2, COMPRENANT LES COMTÉS DE RISTIGOUCHE, GLOUCESTER, NORTHUMBERLAND, KENT, WESTMORELAND ET ALBERT, POUR L'ANNÉE 1898, PAR L'INSPECTEUR R. A. CHAPMAN.

MONCTON, 2 janvier 1899.

Honorable sir L. H. DAVIES, C.C.M.G.
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les pêcheries du district n° 2 du Nouveau-Brunswick, avec des états sous forme de tableaux montrant la production et la valeur par divisions et par comtés, de même qu'un état des capitaux placés dans l'industrie de ces pêcheries.

Les rapports montrent une diminution considérable du résultat collectif comparé à celui de l'an dernier, diminution qui est presque entièrement confinée à ce comté (Gloucester), et qui est en grande partie causée par les très bas prix persistants pour la morue, et pendant les deux ou trois ans finissant avec 1897, où la pêche n'a pas payé, causant des pertes considérables pour les marchands, et comme conséquence, dans quelques-uns des plus petites divisions où l'industrie agricole payait davantage, la pêche a été à peu près complètement abandonnée, mais les hauts prix obtenus en 1898, pour le poisson, aura un puissant effet, et sans aucun doute stimuleront l'industrie de façon à la faire revenir aux anciens chiffres ou probablement à mieux encore, d'autant plus qu'il paraît y avoir rareté de morue, éperlan, hareng, etc., quoique le homard soit surpêché, comme il est expliqué plus longuement plus loin. La réduction du nombre de divisions dans ce comté (Gloucester) de quatre à deux, rendant plus difficile dans des étendues aussi considérablement augmentées la tâche des officiers chargés d'obtenir des chiffres exacts, peut aussi avoir quelque chose à faire avec la maigreur des rapports, bien que je leur aie fourni des réclamations de primes, des statistiques, etc., pour les aider à faire ces rapports. Je vais maintenant faire un rapport détaillé sur les principales espèces de poissons pris, avec remarques s'y rattachant.

SAUMON.

La prise de ce poisson n'a pas atteint le moyenne de l'année dernière, excepté sur la Ristigouche et les côtes conduisant à cette rivière, bien que la pêche à la mouche ait été bonne sur les principaux cours d'eau, spécialement sur la Miramichi, où les gardes-pêche se sont trouvés en bon temps et où la première montée de poissons s'est faite sans pertes dans les étangs,et aux eaux supérieures des différents tributaires de cette rivière, Il n'y a pas de doute que l'approvisionnement de saumon ne dépend pas seulement sur le fait qu'il puisse monter et qu'il soit protégé, mais aussi de conditions favorables pour le dépôt des œufs, leur éclosion, etc., comme dans les poissonnières naturelles ou les lits de frayage des rivières fréquentées par ces poissons. Si tout est favorable à l'automne et au printemps, on obtient de grands résultats, et alors dans quatre ou cinq ans il y aura tout plein de poissons bien développés, mais si, au contraire, des grosses descentes de glaces, au printemps, brisent et détruisent les lits contenant les œufs, comme conséquence naturelle, le poisson doit être rare. Une autre question sur laquelle il y a beaucoup de différences d'opinion est si la montée de saumon en été est le produit du même poisson qui est venu à l'automne ; plusieurs maintiennent

que non et que, par conséquent, la piscifacture de Miramichi étant fournie d'œufs pris du poisson d'automne, rend moins de services bénéficiables que si elle était fournie d'œufs de poissons choisis dans la prise d'été. Dans le dernier cas, cela amènerait ceux pris dans l'automne à déposer plus de frai dans les poissonnières naturelles et assurerait de meilleurs résultats, bien qu'il y ait sans aucun doute un grand avantage dans le fait d'avoir plus d'œufs amenés à maturité dans cette poissonnière que dans les lits naturels des rivières.

HARENG.

Ce poisson a été très abondant au printemps, mais il est de pauvre qualité; une grande quantité a été prise non seulement pour servir de nourriture, mais aussi comme boitte, etc., et si le temps est mauvais une grande quantité du frai est charriée vers la rive et transportée sur les terres comme engrais. Les bords entre Miscou et Caraquette sont fréquentés par du poisson de bien meilleure qualité dans la dernière partie d'août, et en septembre, alors qu'il en est pris beaucoup par des bateaux et des goélettes venus de toutes les parties de la côte.

MAQUEREAU.

Le maquereau a été rare durant la saison écoulée; là où il s'est porté, il n'a séjourné que peu de temps, de sorte qu'une quantité beaucoup moindre que d'habitude a été prise, bien que de grands préparatifs aient été faits sur quelques points de la côte pour sa prise. Son mouvement paraît très erratique.

HOMARD.

Bien que dans le comté de Westmoreland il ait été pris plus de homards l'an dernier, sans extension de temps, qu'en 1897 avec dix jours de plus de pêche, la prise totale pour ce district en 1898 jusqu'au 15 juillet a été légèrement au-dessous de celle de l'année précédente, en y incluant les dix jours d'extension, mais on a placé un plus grand nombre de trappes, et avec les hauts prix persistants qui poussent si fortement à augmenter le nombre des fabriques et de l'outillage, il semble que quelque chose doit être fait pour empêcher la destruction d'une pêche aussi précieuse. Si on adoptait l'automne au lieu du printemps pour cette pêche, vu que presque tout le frai est jeté avant le 15 juillet, je crois que l'approvisionnement ne serait pas épuisé, tandis que maintenant les œufs sont enlevés loin du poisson à demi-mûrs par les pêcheurs, ou quand les officiers ne sont pas sur le qui-vive, tout est bouilli, femelles et œufs. La pêche faite en automne ferait aussi disparaître les violations de la loi et épargner une somme considérable; mais partout les paqueurs paraissent opposés à cela, vu qu'il leur serait difficile d'avoir des hommes pour leurs fabriques après le départ de ceux engagés au printemps ou après que ceux-ci se seraient procuré d'autres emplois. Cependant un tel changement produirait certainement plus de bien que toutes les personnes et toutes les lois préventives qu'on peut établir. J'espère que la commission qui fait actuellement une enquête pourra dans son rapport recommander quelque mesure qui, dans l'avenir, empêchera la destruction de cette importante pêche, mesure qui serait certainement dans l'intérêt de chaque paqueur et de chaque pêcheur sur la côte.

MORUE.

La prise de ce poisson important n'a pas atteint la moyenne des dernières années, non pas à cause de sa rareté, mais les bas prix persistants ont amené les petits bateaux à abandonner toute pêche de ce genre dans les endroits ou d'autres emplois pouvaient être obtenus; mais la hausse dans les prix en 1898 donnera certainement un élan à cette pêche qui sans aucun doute, dans un an ou deux, la fera arriver à ce qu'elle était autrefois et peut-être au delà, vu qu'il y a place pour l'expansion la moins limitée.

ÉPERLAN.

Encore une très grosse prise nonobstant le fait que durant les deux dernières saisons de grosses pluies ont causé des crues qui ont poussé ces poissons hors des petits courants juste au moment où la pêche commençait, et quand tel est le cas, ils ne semblent jamais revenir la même saison en grand nombre; cependant ils ne deviennent certainement pas plus rares, mais au contraire, paraissent augmenter d'année en année, et comme ils sont de la nourriture pour tant d'autres espèces de poissons, les quantités prises pour le commerce sont une très petite portion de la nourriture consommée. On ne peut pas trop apprécier la valeur de cette pêche; des centaines de milliers de dollars étant annuellement distribués, grâce à lui, parmi la classe ouvrière, en hiver, quand tout autre emploi est si difficile à obtenir; et les négociants pouvant ainsi augmenter leurs affaires, sans compter le trafic que cette industrie fournit aux diverses voies ferrées locales aussi bien qu'à l'Intercolonial.

BAR.

Il y a une légère augmentation dans la quantité de bars prise, comparée à l'année précédente, vu que nous n'avons pas encore perdu les bénéfices de la prohibition imposée il y a quelques années, et qui nous a permis d'élever sans dérangement de grandes quantités de bars. Depuis cette époque la durée du séjour de ce poisson a, dans l'ensemble, augmentée d'année en année. C'est un poisson qui parait croître lentement, et n'arriver à sa grosse dimension qu'au bout de plusieurs années. Il est difficile de dire si du train qu'on a fait la pêche l'approvisionnement durera longtemps, bien qu'il paraisse aujourd'hui nécessaire de voir à ce que les petits ne soient pas pris et détruits dans les filets à éperlans sur la Miramichi.

ALOSE.

Ce poisson vient dans le port de Saint-Jean en route pour la rivière Saint-Jean, afin de frayer dans la dernière partie de mai et les deux premières semaines de juin, et ce qui n'est pas pris dans les filets dans les dits ports et rivières après qu'ils ont déchargé leurs œufs, retourne à l'eau salée et remonte aux champs d'alimentation à la tête de la baie de Fundy, où, vers le 1er septembre, ils deviennent très gras. Il y a 50 ans, près de 200 bateaux s'occupaient avec profit de cette pêche; cette grosse flotte est maintenant réduite à 20 ou 30 bateaux. Il n'y a aucun doute que si une date pour la clôture de cette pêche était poussée jusqu'au 20 juin de chaque année, afin de permettre à l'alose de frayer, dans peu d'années les eaux en seraient remplies de nouveau. Pour bien comprendre combien est grande leur présente destruction, on n'a qu'à visiter les marchés de cette province de bonne heure en juin, et voir l'alose ouverte pour être convaincu de l'affreuse destruction qui a lieu chaque année. Cette question mérite assurément considération.

GASPAROT.

Ce poisson abonde dans un bon nombre de rivières et de courants au printemps, et pourrait être pris en grande quantité, mais il ne paraît pas que, exception faite, d'un ou deux endroits, on s'en occupe beaucoup.

HUITRES.

Bien qu'il y ait une légère diminution dans la récolte des huîtres sur les précieux lits de Bouctouche et de Cocagne, et une très forte sur ceux de Caraquette, il y a une considérable augmentation dans la récolte d'un type inférieur dans le comté de Northumberland. Il y a quelques années, peu d'huîtres pouvaient être trouvées en dehors de la zone rétrécie de la baie du Vin, tandis que maintenant elles abondent sur

un parcours de plusieurs milles en remontant la rivière Miramichi, des hommes dans de petites embarcations et de petits bateaux se lancent en grand nombre chaque automne des comtés voisins vers ces lits et remplissent leurs embarcations. Les lits de Caraquette fermés par la terre à l'embouchure de la rivière Caraquette, là où il y a peu de courant ou de mer, deviennent marécageux et couverts de sédiments et de vase. On propose d'y remédier en employant un petit dragueur pour enlever la vase de ces lits et en vendre le fond propice à la réception du jeune mollusque qui est maintenant perdu en grande partie. Cet endroit mérite certainement notre attention, car les huîtres qui y sont, bien que petites, sont d'un excellent goût, et ont beaucoup produit ces dernières années.

A propos des rapports des officiers, je dois dire que bien peu des inspecteurs en ont envoyé avec leurs états, et le peu que j'ai reçu ne contient aucune note ou recommandation de quelque importance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. A. CHAPMAN,
Inspecteur des pêcheries.

DISTRICT N° 3.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU DISTRICT N° 3 NOUVEAU-BRUNSWICK, COMPRENANT LES COMTÉS DE VICTORIA, CARLETON, YORK, SUNBURY, QUEEN, KING ET SAINT-JEAN, POUR L'ANNÉE 1898, PAR L'INSPECTEUR H. S. MILES.

OROMOCTO, N. B., 2 janvier 1899.

A l'honorable sir L. H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les pêcheries de ce district, ainsi que des états statistiques montrant la valeur et les quantités de poissons pris, lesquels, comparés avec ceux de l'an dernier, accusent une diminution de $35,614.45.

SOMMAIRE DES RAPPORTS DES OFFICIERS DE PÊCHERIES.

L'inspecteur O'Brien, du comté de St-Jean, fait rapport qu'il y a eu une diminution dans la prise de saumon cette année, due en partie aux vents d'est qui se sont fait sentir dans les mois de juin et de juillet, et aussi au temps extrêmement brumeux, qui a rendu dangereuse la pêche dans ce port pendant la plus grande partie de la pêche du saumon, de l'alose et du gasparot. Le homard a également donné beaucoup moins, parce que tous les pêcheurs consacrent leur temps et leur attention à cette pêche en hiver, quand tous les autres poissons ont fui les bords.

L'inspecteur Isaac I. Hetherington, de Jenkins, comté de Queen, rapporte qu'il y a eu abandance de gasparot, tandis que l'alose a été au-dessous de la moyenne. Les autres espèces de poisson ont été comme d'ordinaire. Il a saisi deux filets pour pêche illégale.

L'inspecteur Cecil F. McLean, de Burton, comté de Sunbury, rapporte que le gasparot a été un peu plus abondant que l'an dernier, mais la prise n'a pas été aussi abondante, vu que moins de pêcheurs s'en sont occupés que les années précédentes. La prise d'alose a été plus forte que l'année dernière, le saumon pas aussi bon, à cause d'une crue des eaux qui s'est produite vers le milieu de la saison de pêche. Le doré augmente et devient rapidement un facteur puissant dans les pêcheries, et il devrait être protégé par la fixation d'une dimension réglementaire de maille et d'une saison de clôture, la maille devant être de $2\frac{7}{8}$ ou 3″, mesure d'extension, et la saison de clôture s'étendre du 1er octobre au 1er mars. Le gasparot a remonté la rivière Oromocto en grande quantité, mais à l'écluse Smith, il est arrêté. Il y a là un passage à poissons Hockin, mais on n'a jamais entendu dire qu'un poisson y soit entré.

L'inspecteur Robert Orr, de Frédéricton, comté d'York, dit: "Pendant la saison de pêche, j'ai passé tout mon temps sur la rivière Saint-Jean et sur la partie nord-ouest de la Miramichi. La poursuite du poisson sur la rivière Saint-Jean, en amont des eaux de marée, a été d'occurrence très fréquente, et s'il n'y a pas plus d'aide, il sera impossible d'empêcher cela à l'avenir. Quant à la partie sud-ouest de la Miramichi, je puis dire qu'il a été fait beaucoup de pêche au dard avant que des gardiens soient placés sur la rivière dès le 1er juin. Cédant aux observations faites par M. Edgar Hanson, qui s'intéresse beaucoup à la protection de nos pêcheries, et aussi par l'inspecteur Miles, le gouvernement a placé quatre hommes sur la rivière entre

Boiestown et les 'Fourches', une distance de 50 milles. Cette étendue de rivière ne peut pas être protégée par quatre hommes : il en faut pas moins de sept pour empêcher la pêche au dard et au filet. En septembre, un très grand nombre de saumons ont atteint leurs frayères et grâce aux hautes eaux ont échappé aux ravages des dardeurs. Tout le poisson pris dans ce district a servi à la consommation locale. On continue grandement à se rendre coupable de la pêche au filet sur la rivière Saint-Jean, et cela ne peut être empêché que par la nomination d'un plus grand nombre de gardiens. La saison de clôture est assez bien observée sur la rivière Saint-Jean. Je suis d'opinion que dans ma région le bran de scie ne cause pas de tort. Il n'y a pas de passage à poissons dans mon district." Pour terminer, il propose que la tête des eaux de marée sur la rivière Saint-Jean soit fixée au pont de fer à Frédéricton.

Le garde-pêche Charles McEwen, de Beaufort, comté de Charleton, rapporte tout particulièrement que le saumon et la truite de grosse dimension ont abondé dans la branche nord de la rivière Miramichi, depuis le 18 juillet jusqu'à l'automne, et que pendant cette période plusieurs sportsmen ont visité la rivière ; aucun cas de pêche illégale.

La garde-pêche D. E. Brooks, de Bristol, comté de Charleton, rapporte qu'il y a eu beaucoup de saumons, dont peu ont été pris, au commencement de la saison, à cause de la hauteur des eaux, mais plus tard un assez grand nombre ont été pris, dardés, etc. ; tous ont servi à la consommation locale.

L'inspecteur Leonard Wilson, comté de Victoria, dit que l'on s'adonne rarement à la pêche illégale. Grâce à la culture artificielle du saumon, il devient abondant. Pas de passage à poissons dans son district. Il faut plus de gardiens, et leurs services devraient être retenus pour une plus longue période que l'an dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. S. MILES,

Inspecteur.

NOUVEAU-BRUNSWICK—District N° 1.

ETAT indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bâtiments et bateaux employés à la pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage, les espèces et les quantités de poisson prises, et le nombre total d'hommes occupés à l'exploitation des pêcheries, dans le district n° 1 de la province du **Nouveau-Brunswick**, pendant l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de pêche. — Bâtiments. Nombre.	Bâtiments. Tonnage.	Bâtiments. Valeur.	Bâtiments. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.	Lignes dormantes. Nombre.	Lignes dormantes. Valeur.	Nasses. Nombre.	Nasses. Valeur.	Numéro.
	Comté de Charlotte.			$			$				$			$		$		$	
1	Campobello	12	277	6300	68	119	3776	148	50	3238	900	37	1110	1850	114	1150	37	11480	1
2	Grand-Manan	18	270	5300	77	288	65680	518	410	10450	3800	35	3280	6600	111	2225	42	41100	2
3	Iles de l'Ouest	2	59	800	8	180	9500	220	50	1500	450	75	2250	4500	75	750	86	34400	3
4	Lepreaux à l'Etang	7	158	2700	38	126	2560	163	139	4160	1870	37	1110	2220	330	1900	35	8300	4
5	L'Etang à Latête	7	92	1700	29	258	8737	203	21	641	222	64	1806	2000	80	794	67	17250	5
6	Latête à Oak Bay	2	19	450	4	88	1780	95	......	......	....	41	1230	1230	62	372	48	14400	6
	Totaux	48	875	17250	224	1059	92033	1347	670	19989	7242	289	10786	18400	772	7191	315	126930	

ETAT indiquant la quantité et la valeur du poisson, etc.—**Nouveau-Brunswick**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																		Numéro.
		Saumon frais, liv.	Pétoncles en boîte.	Pétoncles frais, liv.	Hareng salé, barils.	Hareng mariné, en boîte, liv.	Hareng mariné, liv.	Hareng frais et gelé, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau frais, liv.	Maquereau, conserves, en boîte.	Homard, conserves, en boîte, liv.	Homard dans le test, quintaux.	Morue séchée, qtx.	Moules, conserves, en boîte.	Moules, à la mesure, brls.	Egrefin frais, liv.	Egrefin séché, qtx.	Egrefin fumé, frais, liv.	Egrefin en boîte, liv.	
	Comté de Charlotte.																				
1	Lepreaux à L'Etang	3600	16000	4300	200	240000					3400	40992	6525	245	43000	450	4000	925		4000	1
2	L'Etang à Saint-George			19400	432								897	1324		101		1209			2
3	Saint-George à Saint-Stephen								24000				174	500		1755	206000	900	150000	9600	3
4	Saint-George et environs			2000				8750		900			20			10	40000				4
5	Saint-Stephen et environs	750																			5
6	Grand Manan				4090		50000	20318000	8705000			40680	4470	2866				581	15000		6
7	Campobello				1487				74255			26400	340	500			600000	850			7
8	Iles de l'Ouest				25								340	100			400000		500		8
	Totaux	4350	16000	25700	6234	240000	50000	20326750	8803255	900	3400	108072	12766	5535	43000	2261	1250000	4465	165500	13600	

ÉTAT indiquant la quantité et la qualité du poisson, etc.—**Nouveau-Brunswick**—*Fin.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Merluche séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Merlan, quintaux.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Doré, liv.	Sardines, en boîte.	Sardines, barils.	Carrelet, liv.	Petite morue, liv.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson utilisé comme engrais, baril.	Valeur totale du poisson.	Numéro.
	Comté de Charlotte.																	$ c.	
1	Lepreaux à L'Etang	4250	4250	380	10000	......	......	..	......	900000	21600	5200	....	52	5500	1700	2450	*188,613 90	1
2	L'Etang à Saint-George	1899	1400	3079	5000	....	......	....	....	150000	89100	39000	....	....	5700	1275	5930	†222,757 25	2
3	Saint-George à Saint-Stephen	1200	......	450	1000	2500	3000	....	......	150000	25705	3800	....	....	......	245	3000	99,157 50	3
4	Saint-George et environs	......	......	......	......	6000	....	10	......	....	......	700	500	....	....	.....	125	2,428 00	4
5	Saint-Stephen et environs	....	......	......	......	5500	8000	250	3000	....	......	......	600	25	......	......	......	2,330 00	5
6	Grand-Manan	5740	4000	9983	40000	......	.....	....	......	....	......	......	....	....	22300	......	850	486,729 00	6
7	Campobello	3708	4530	3060	10000	......	......	....	......	....	16525	......	....	....	5000	480	......	89,961 10	7
8	Iles de l'Ouest	200	250	450	1000	......	......	....	......	50000	16970	......	....	....	800	600	......	53,385 00	8
	Totaux	16997	14430	17402	67000	14000	11000	260	3000	1250000	169900	48700	1100	77	39300	4300	12355	1,145,361 75	

* Au n° 1 ajoutez 5 barils d'alose, et 9 loups-marins, $86. † Au n° 2 ajoutez 19 barils d'encornet, $76.

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries du district n° 1 du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1898.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ cts.	$ cts.
Saumon, frais	liv.	4,350	0 20	870 00
Pétoncles, en boîte	boîtes	16,000	0 15	2,400 00
" frais	liv.	25,700	0 05	1,285 00
Hareng, salé	brls.	6,234	4 00	24,936 00
" mariné	boîtes	240,000	0 10	24,000 00
" "	liv.	50,000	0 05	2,500 00
" frais dans la glace	"	20,326,750	0 01	203,267 50
" fumé	"	8,803,256	0 02	176,065 12
Maquereau, frais	"	900	0 12	108 00
" en boîte	boîtes	3,400	0 12	408 00
Homard, en boîte	"	108,072	0 20	21,614 40
" frais	qtx.	12,766	5 00	63,830 00
Morue, séchée	"	5,535	4 00	22,140 00
Moules, en boîte	boîtes	43,000	0 10	4,300 00
" dans la coquille	brls.	2,261	7 00	15,827 00
Egrefin, frais	liv.	1,250,000	0 03	37,500 00
" séché	qtx.	4,465	3 00	13,395 00
Egrefin, fumé *(finnan haddies)*	liv.	165,500	0 06	9,930 00
" " en boîte	boîtes	13,600	0 10	1,360 00
Merluche, séchée	qtx.	16,997	2 25	38,243 25
" noues de	liv.	14,430	0 50	7,215 00
Merlan, séché	qtx.	17,482	2 00	34,804 00
Flétan, frais	liv.	67,000	0 10	6,700 00
Truite, fraîche	"	14,000	0 10	1,400 00
Alose, salée	brls.	5	10 00	50 00
Eperlan, frais	liv.	11,000	0 05	550 00
Gasparot, salé	brls.	260	4 00	1,040 00
Doré, frais	liv.	3,000	0 05	150 00
Sardines, en boîte	boîtes	1,250,000	0 05	62,500 00
" frais	brls.	169,900	2 00	339,800 00
Carrelet, frais	liv.	48,700	0 05	2,435 00
Petite morue ou *frost fish*	"	1,100	0 05	55 00
Encornet	brls.	19	4 00	76 00
Poisson commun et mêlé	"	77	2 00	154 00
Huile de poisson	galls.	39,300	0 30	11,790 00
Poisson employé comme boitte	brls.	4,300	1 50	6,450 00
" " " engrais	"	12,355	0 50	6,177 50
Peaux de loups-marins	nomb.	9	4 00	36 00
Valeur totale pour 1898				1,145,361 77
" " 1897				870,287 30
Augmentation pour 1898				275,074 47

DOC. DE LA SESSION No 11a

NOMBRE et valeur des navires, bateaux, rets, nasses, etc., employés dans les pêcheries du district n° 1, **Nouveau-Brunswick,** pour l'année 1898.

Matériel.	Valeur. $ cts
48 navires (875 tonneaux)	17,250 00
1,059 bateaux de pêche	92,033 00
670 rets à mailler (19,989 brasses)	7,242 00
289 seines (10,796 brasses)	18,400 00
772 lignes dormantes	7,191 00
315 nassees	126,930 00
7 rets à éperlan	70 00
1,406 lignes à main	777 00
8 homarderies	18,200 00
23,059 pièges à homard	19,015 00
8 congélateurs et glacières	19,000 00
797 boucans et poissonneries	136,565 00
278 jetées et quais	46,125 00
11 remorqueurs et semaques	4,875 00
2 établissements de conserves de sardine	3,000 00
1 sècherie	3,500 00
1 fabrique de guano	5,000 00
80 chalans pour la pêche avec nasse	4,000 00
50 sonnettes	500 00
30 presses à poisson	3,000 00
Valeur totale du matériel	532,673 00

NOUVEAU-BRUNSWICK—District N° 2.

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage, les espèces et quantités de poisson prises, et le nombre total d'hommes occupés à l'exploitation des pêcheries dans le district n° 2 de la province du **Nouveau-Brunswick**, pendant l'année 1898.

Numéro.	Districts.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à éperlan. — Nombre.	Valeur.	Numéro.
	Comté de Ristigouche.			$			$				$		$	
1	En amont de Dalhousie	....	....	.....	...	36	600	65	50	8000	6000	200	10000	1
2	En aval de Dalhousie	1	28	500	5	190	4000	350	85	18000	20000	25	1300	2
	Totaux	1	28	500	5	226	4600	415	135	26000	26000	225	11300	
	Comté de Gloucester.													
1	Beresford, etc	..	....	.....	.....	410	8500	820	460	40000	23500	....	......	1
2	Bathurst, Caraquet, etc	117	1234	42000	370	520	15600	720	690	40000	17500	44	2000	2
3	Tracadie, Inkerman, etc	21	246	8000	65	350	10000	650	640	128000	35000	197	5700	3
4	Miscou et île Shippegan	70	810	35000	232	300	14500	800	500	62000	20000	55	1700	4
	Totaux	208	2290	85000	667	1580	48600	2990	2290	270000	96000	296	9400	
	Comté de Northumberland.													
1	Néguac, etc	3	39	1660	11	190	3800	270	1250	26000	20000	196	10000	1
2	Baie du Vin, etc	2	30	800	7	200	10000	550	800	80000	65000	180	8000	2
3	Chatham, etc	4	94	2800	18	150	4000	150	800	25000	20000	354	21000	3
4	Rivières Miramichi, sud-ouest et nord-ouest	.....	.....	.....	..	130	2600	130	120	9400	7000	.....	....	4
	Totaux	9	163	5260	36	670	20100	1100	2970	140400	112000	730	39000	

	Comté de Kent.													
1	Carleton, Richibouctou, etc	2	36	950	6	306	11000	560	2580	51600	12900	465	18500	1
2	Bouctouche, etc	.....	.....	.....	....	400	12000	1000	600	15000	5000	265	12000	2
3	Cocagne, etc	.....	.....	.....	.....	200	6000	400	400	10000	3000	65	3000	3
	Totaux	2	36	950	6	906	29000	1960	3580	76600	20900	795	33500	
	Comté de Westmorland.													
1	Shédiac, etc	....	....	....	....	300	9000	600	600	26000	11000	250	10000	1
2	Botsford, Sackville, etc	.....	.....	.....	.....	380	9000	700	500	16000	3000	100	3000	2
3	Dorchester	....	...	.....	.....	32	1600	64	35	8600	3500	.....	....	3
	Totaux	.....	.....	.....	...	712	19600	1364	1135	50600	17500	350	13000	
1	*Comté d'Albert*	.. ..	.....	.....	....	4	200	8	10	800	600	.....	....	1
	Grands totaux	220	2517	91710	714	4098	122400	7837	10120	564400	273000	2396	106200	

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur du poisson, etc.—**Nouveau-Brunswick.**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Saumon frais, liv.	Espèces de poisson. Saumon en boîte, liv.	Saumon fumé, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Homard en boîte, liv.	Homard frais, dans le test, qtx.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée.	Noues de merluche, liv.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Alose, brls.	Numéro.
	Comté de Ristigouche.																			
1	En amont de Dalhousie	75000	...	...	100	2000	...	...	...	...	100	...	...	...	...	...	...	12000	...	1
2	En aval de Dalhousie	150000	...	...	2000	26000	...	100	...	22550	390	100	...	...	...	...	...	2500	...	2
	Total	225000	...	...	2100	28000	...	100	...	22550	490	100	...	...	...	...	...	14500	...	
	Comté de Gloucester.																			
1	Beresford, etc	130000	2000	...	14550	50000	...	2000	50	42000	40	2500	...	...	200	...	500	5000	...	1
2	Bathurst, Caraquet, etc	220000	...	...	32000	20000	20000	22000	10	195000	200	38000	50	500	600	1000	20000	10000	...	2
3	Tracadie, Inkerman, etc	69500	...	...	16100	60000	...	11000	50	184000	200	7000	30	100	100	200	7000	6500	...	3
4	Miscou et île Shippegan	...	9000	...	10500	...	...	10000	40	481000	60	18500	50	...	200	400	10000	1000	...	4
	Total	419500	11000	...	73100	130000	20000	45000	150	902000	500	66000	130	600	1100	1600	37500	22500	...	
	Comté de Northumberland.																			
1	Néguac, etc	65000	500	...	4000	30000	20000	20000	...	48000	50	1800	...	...	100	150	1000	2500	50	1
2	Baie du Vin, etc	92650	...	...	2000	...	10000	25000	20	70000	80	200	...	...	200	300	1000	1000	100	2
3	Chatham, etc	80000	...	...	100	10000	...	1500	...	...	...	150	...	...	...	...	...	3000	500	3
4	Bras S.-O. et N.-O., rivière Miramichi	35000	...	10000	...	...	...	29100	...	...	...	...	...	...	...	...	...	16000	950	4
	Totaux	272650	500	10000	6100	40000	30000	...	20	118000	130	2150	...	...	300	450	2000	22500	1600	

	Comté de Kent.																			
1	Carleton, Richibuctou, etc	28000	100	.....	15200	28000	....	176000	50	250000	150	2600	.	....	1300	2000	4000	11980	65	1
2	Bouctouche, etc	......	......	.....	10000	9000	..	1000	20	140600	50	180	30	....	200	800	500	2300	....	2
3	Cocagne, etc	......	......	.....	4000	10000	......	500	10	72000	50	100	....	....	100	....	......	1200	....	3
	Totaux	28000	100	.....	29200	47000	......	177500	80	462600	250	2880	30	....	1600	2800	4500	15480	65	
	Comté de Westmorland.																			
1	Shédiac, etc	4000	......	.....	35000	400000	35000	1500	....	250000	250	50	....	50	...	....	.....	5000	10	1
2	Botsford, Sackville, etc	......	......	.....	10000	40000	15000	2000	....	250000	1000	50	....	....	...	..	.....	4500	400	2
3	Dorchester	2500	......	.....	50	.....	......	....	....	......	....	......	...	....	...	...	.....	3000	1600	3
	Totaux	6500	.....	.....	45050	440000	50000	3500	...	500000	1250	100	....	50	....	....	....	12500	2010	
1	*Comté d'Albert*	3000	.....	.....	250	2000	......	.....	...	....	...	60	....	....	40	....	....	7000	200	1
	Grands totaux	954650	11600	10000	155800	687000	100000	272600	250	2005150	2620	71290	160	650	3040	4850	44000	94480	3875	

ETAT indiquant la quantité et la valeur du poisson, etc.—**Nouveau-Brunswick**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Bar, liv.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Sardines.	Huîtres, brls.	Carrelet, liv.	Petite morue ou *frost fish*, liv.	Encornet, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Peaux de loups-marins, nombre.	Valeur totale	Numéro.
	Comté de Ristigouche.																$	
1	En amont de Dalhousie	485000	.....	....	....	40	.....	.....	.....	20000	..	100	.....	......	....	..	42870	1
2	En aval de Dalhousie	35000	.....	....	....	100	.....	.....	4000	3000	..	....	20	800	800	..	50188	2
																		3
	Totaux	520000	.....	....	....	140	.....	.....	4000	23000	..	100	20	800	800	..	93058	4
	Comté de Gloucester.																	
1	Beresford, etc	6000	.....	2000	...	50	.....	.....	8000	2000	..	...	300	1700	6000	..	112530	1
2	Bathurst, Caraquet, etc	460000	.....	20000	1000	300	.....	1200	20000	100000	..	....	12000	8000	20000	..	440640	2
3	Tracadie, Inkerman, etc	356000	1500	5000	200	450	.....	100	6000	6000	..	200	1200	5500	5000	..	190755	3
4	Iles Miscou et Shippégan	250000	.....	5000	100	100	.....	...	2000	5000	..	500	5000	4500	6000	..	244700	4
	Totaux	1072000	1500	32000	1300	900	....	1300	36000	113000	..	700	18500	19700	37000	..	988625	
	Comté de Northumberland.																	
1	Néguac, etc	680000	100	50000	100	20	.....	3000	10000	20000	..	800	350	2000	500	4	108634	1
2	Baie du Vin, etc	610000	170	25000	50	20	.....	6000	5000	50000	..	200	.....	4000	5000	..	116660	2
3	Chatham, etc	1400000	1500	35000	50	30	366000	7000	30000	1200000	..	....	.....	50	2000	..	211355	3
4	Bras S.-O. et N.-O., rivière Miramichi	....	1250	175000	..	200	....	.....	....	....	..	....	.....	.....	....	..	44600	4
	Totaux	2690000	3020	285000	200	270	366000	16000	45000	1270000	..	1000	350	6050	7500	4	481249	

	Comté de Kent.																	
1	Carleton, Richibouctou, etc	960000	2800	22500	100	650	......	500	28000	148000	20	360	1400	3500	2600	8	242616	1
2	Bouctouche, etc	580000	1000	1000	1500	200	....	3500	......	100000	..	700	60	3000	2500	1	135299	2
3	Cocagne, etc	145000	500	500	500	100	......	1000	......	20000	..	....	.	2000	1500	.	51755	3
	Totaux	1685000	4300	24000	2100	950	....	5000	28000	268000	20	1060	1460	8500	6600	9	429670	
	Comté de Westmorland.																	
1	Shédiac, etc	800000	1200	1500	300	125	.....	150	......	8000	..	500	100	15000	10000	..	274210	1
2	Botsford, Sackville, etc	240000	500	4000	150	100	......	225	.....	10000	.	....	20	12000	1000	.	136196	2
3	Dorchester	....	....	....	.. .	20	......	......	....	10000	..	....	60	.....	......	..	17718	3
	Totaux	1040000	1700	5500	450	245	..	375	...	28000	—	500	180	27000	11000	..	428124	
1	*Comté d'Albert*	3000	.....	400	...	24	.. ..	.....	......	30000	..	50	30	.....	..	.	6689	1
	Grands totaux	7010000	10520	346900	4050	2529	366000	22675	113000	1732000	20	3410	20540	62050	62900	13	2427415	

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêcheries du district n° 2 du **Nouveau-Brunswick** pour l'année 1898.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon frais	liv.	954,650	0 20	190,930 00
" en boîtes	"	11,600	0 15	1,740 00
" fumé	"	10,000	0 20	2,000 00
Hareng	brls.	155,800	4 00	623,200 00
" frais	liv.	687,000	0 01	6,870 00
" fumé	"	100,000	0 02	2,000 00
Maquereau	brls.	250	15 00	3,750 00
" frais	liv.	272,600	0 12	32,712 00
Homard	boîtes.	2,005,150	0 20	401,030 00
"	qtx.	2,620	5 00	13,100 00
Morue	"	71,290	4 00	285,160 00
" langues et noues de	brls.	160	10 00	1,600 00
Merluche	qtx.	3,040	2 25	6,840 00
" noues	liv.	4,850	0 50	2,425 00
Egrefin	qtx.	650	3 00	1,950 00
Truite	liv.	94,480	0 10	9,448 00
Flétan	"	44,000	0 10	4,400 00
Eperlan	"	7,010,000	0 05	350,500 00
Bar	"	346,900	0 10	34,690 00
Gasparot	brls.	10,520	4 00	42,080 00
Huîtres	"	22,675	4 00	90,700 00
Moules	"	4,050	2 00	8,100 00
Anguille	"	2,529	10 00	25,290 00
Alose	"	3,875	10 00	38,750 00
Encornet	"	20	4 00	80 00
Sardines	boîtes.	366,000	0 05	18,300 00
Carrelet	liv.	113,000	0 05	5,650 00
Poisson gelé	"	1,732,000	0 05	86,600 00
" mêlé	brls.	3,410	2 00	6,820 00
Huile de poisson	galls.	20,540	0 30	6,162 00
Poisson employé comme boitte	brls.	62,050	1 50	93,075 00
Poisson employé comme engrais	"	62,900	0 50	31,450 00
Peaux de loups marins	nomb.	13	1 00	13 00
Total				2,427,415 00

Nombre et valeur des navires, bateaux, rets, pièges, etc., employés dans les pêcheries du district n° 2 du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1898.

Matériel.	Valeur.	Total.
	$ c.	$ c.
220 bâtiments (2,517 tonneaux)	91,710 00	
4,098 bateaux	122,400 00	
564,400 brasses de rets	273,000 00	
2,396 rets à éperlan	106,200 00	
400 rets à bar	2,000 00	
3 rets à maquereau	3,000 00	
67 lignes dormantes	1,370 00	
2,650 lignes à main	1,825 00	
		601,505 00
201 homarderies	125,900 00	
209,960 pièges à homard	184,560 00	
		310,460 00
156 congélateurs et glacières	61,300 00	
407 boucans et poissonneries	27,180 00	
49 jetées et quais	9,520 00	
172 remorqueurs et semaques	20,700 00	
800 cabanes de pêcheurs d'éperlan	12,400 00	
		131,100 00
Total		1,043,065 00

NOUVEAU-BRUNSWICK—District N° 3.

ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bâtiments et bateaux employés à la pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage, les espèces et quantités de poisson prises, et le nombre total d'hommes occupés à l'exploitation des pêcheries dans le district n° 3 de la province du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux employés à la pêche.							Matériel de pêche.							Espèces de poisson.							Numéro.
		Bâtiments.				Bateaux.			Rets à mailler.		Seines.			Lignes dormantes.									
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Saumon frais, liv.	Saumon fumé, barils.	Hareng salé, barils.	Hareng fumé, liv.	Perche blanche, fraîche, liv.	Homard frais, avec le test, quintaux.	Morue séchée.	
	Comté de Saint-Jean.			$			$			$			$		$								
1	Havre de Saint-Jean	3	52	1040	15	210	8400	420	66000	66000	8	400	600	28	11200	45867	....	450	25000	....	540	100	1
2	Havre de Dipper	7	140	2800	28	60	3600	120	24000	24000	....	....	....	..	....	15600	....	200	....	....	2500	160	2
3	Pisarinco	2	30	600	10	60	6000	120	60000	60000	5	375	400	..	....	76000	....	250	....	....	1600	130	3
4	Musquash	....	....	....	....	38	3040	76	38000	38000	12	480	960	5	2000	5000	....	....	....	....	600	129	4
5	Saint-Martin	....	....	....	....	35	1750	70	14600	14600	....	....	....	..	....	1200	....	320	....	....	1150	80	5
	Totaux	12	222	4440	53	403	22790	806	202600	202600	25	1255	1960	33	13200	143667	....	1220	25000	....	6390	599	
	Autres comtés.																						
6	King	....	....	....	....	150	6000	300	20000	15000	....	....	....	..	....	30000	....	600	....	....	....	....	6
7	Queen	1	20	300	2	200	2400	400	25000	12500	....	....	....	..	....	4500	....	....	....	....	....	....	7
8	Sunbury	1	40	800	4	58	1160	116	10000	5000	....	....	....	..	....	3000	....	....	9000	....	....	....	8
9	York	....	....	....	....	110	2200	220	6000	4000	....	....	....	..	....	25000	....	....	....	30000	....	....	9
10	Carleton	....	....	....	....	35	350	70	500	375	....	....	....	..	....	6000	....	....	....	....	....	....	10
11	Victoria	....	....	....	....	90	500	180	1500	750	....	....	....	..	....	4000	15	....	....	....	....	....	11
	Totaux	2	60	1100	6	643	12610	1286	63000	37625	....	....	....	..	....	72500	15	600	9000	30000	....	....	
	Grands totaux	14	282	5540	59	1046	35400	2092	265600	240225	25	1255	1960	33	13200	216167	15	1820	34000	30000	6390	599	

ÉTAT indiquant la quantité et la valeur du poisson, etc.—**Nouveau-Brunswick.**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin séché, qtx.	Egrefin fumé, (*finnan-haddies*), liv.	Merluche séchée, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Alose, brls.	Alose fraîche, liv.	Gasparot, brls.	Bar, liv.	Brochet, liv.	Anguille, brls.	Sardines, brls.	Gasparot fumé, liv.	Poisson commun mêlée, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Valeur totale du poisson.	Numéro.
	Comté de Saint-Jean.																		$ c.	
1	Havre de Saint-Jean	....	575	750000	450	....	......	700	8000	12000	....	....	*100	95	300000	......	....	2500	132,753 40	1
2	Havre de Dipper	3	2525	....	3000	175	......	....	....	......	....	....	....	....	......	......	....	....	31,765 00	2
3	Pisarinco	....	370	....	415	....	......	3	....	375	....	....	....	....	......	......	....	....	28,563 75	3
4	Musquash	....	290	....	250	25	......	....	....	......	....	....	....	2000	......	......	....	....	8,998 50	4
5	Saint-Martin	....	350	....	800	200	......	....	....	......	....	....	....	....	......	......	....	500	11,590 00	5
	Totaux	3	4110	750000	4915	400	......	730	8000	12375	....	....	100	2095	300000	......	....	3000	213,670 65	
	Autres comtés.																		5 00	
6	King	....	....	....	500	....	16000	....	....	400	3000	30000	50	....	......	230	250	....	*17,060 00	6
7	Queen	....	....	....	....	....	7000	700	....	1400	....	40000	40	....	......	45	....	....	16,690 00	7
8	Sunbury	....	....	....	....	....	1000	60	....	1000	....	30000	18	....	......	35	....	....	7,230 00	8
9	York	....	....	....	....	....	18000	300	....	400	....	20000	....	....	1000	110	....	....	14,140 00	9
10	Carleton	....	....	....	....	....	15000	25	....	......	....	15000	20	....	......	30	....	....	3,960 00	10
11	Victoria	....	....	....	....	....	20000	30	....	......	....	4000	....	....	......	150	....	....	3,825 00	11
	Totaux	....	....	....	500	....	77000	1115	....	3200	3000	139000	128	....	1000	600	250	....	62,910 00	
	Grands totaux	3	4110	750000	5415	400	77000	1845	8000	15575	3000	139000	228	2095	301000	600	250	3000	276,580 65	

* NOTE.—Au n° 6, ajoutez 15,000 liv. d'esturgeon et 13 caques de caviar.

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries du district nº 3, **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1898.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon salé	brls.	15	15 00	225 00
" frais	liv.	216,167	0 20	43,233 40
Hareng salé	brls.	1,820	4 00	7,280 00
" fumé	liv.	34,000	0 02	680 00
Perche blanche	"	30,000	0 05	1,500 00
Homard frais	qtx.	6,390	5 00	31,950 00
Morue	"	599	4 00	2,396 00
" langues et noues	brls.	3	10 00	30 00
Egrefin	qtx.	4,110	3 00	12,330 00
" (*finnan haddies*)	liv.	750,000	0 06	45,000 00
Merluche	qtx.	5,415	2 25	12,183 75
Merlan	"	400	2 00	800 00
Truite	liv.	77,000	0 10	7,700 00
Alose	brls.	1,845	10 00	18,450 00
" fraîche	ch.	8,000	0 10	800 00
Gasparot	brls.	15,575	4 00	62,300 00
" fumé	liv.	301,000	0 02	6,020 00
Bar	"	3,000	0 10	300 00
Brochet	"	139,000	0 05	6,950 00
Anguille	brls.	228	10 00	2,280 00
Sardines	"	2,095	1 50	3,142 50
Esturgeon	liv.	15,000	0 07	1,050 00
Caviar	barls.	13	35 00	455 00
Poisson employé comme boitte	brls.	2,500	3 00	7,500 00
Poisson commun et mêlé	"	600	2 00	1,200 00
Huile de poisson	galls.	250	0 30	75 00
Poisson employé comme boitte	brls.	500	1 50	750 00
Total				276,580 65

Matériel de pêche employé dans le district nº 3, **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1898.

Matériel.	Valeur totale.
	$ c.
14 bâtiments (282 tonneaux)	5,540 00
1,046 bateaux	35,400 00
265,600 brasses de rets	240,225 00
25 seines (1,255 brasses)	1,960 00
260 lignes dormantes	13,000 00
33 nasses	13,200 00
190 lignes à main	190 00
85 canots	850 00
10,700 pièges	10,700 00
59 glacières	8,700 00
109 boucans et poissonneries	42,800 00
70 quais et jetées	38,200 00
6 bateaux à vapeur et semaques	3,000 00
Total	413,765 00

RÉCAPITULATION, par comtés, indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bâtiments et bateaux employés à la pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage dans toute la province du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de pêche.							Matériel de pêche.													Numéro.
		Bâtiments.				Bateaux.			Rets à mailler.			Seines.			Lignes dormantes.		Nasses.		Rets à éperlan.			
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	
				$			$				$			$		$		$		$	
1	Ristigouche	1	28	500	5	226	4600	415	135	25000	26000	....	....	....	..	....	....	....	225	11300	1
2	Gloucester*	208	2290	85000	667	1580	48600	2990	2290	270000	96000	....	....	....	45	500	..	....	296	9400	2
3	Northumberland‡	9	163	5260	36	670	20400	1100	2970	140400	112000	....	....	....	10	150	....	....	730	39000	3
4	Kent*	2	36	950	6	906	29000	1960	3580	76606	20000	....	....	....	12	720	....	....	795	33500	4
5	Westmorland	....	....	....	....	712	19600	1364	1135	50600	17500	....	....	....	....	....	....	....	350	13000	5
6	Albert	....	....	....	....	4	200	8	10	800	600	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6
7	Saint-Jean	12	222	4440	53	403	22790	806	4050	202600	202600	25	1255	1960	260	13000	33	13200	....	....	7
8	King	....	..	..	...	150	6000	300	400	20000	15000	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8
9	Queen	1	20	300	2	200	2400	400	500	25000	12500	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9
10	Sunbury	1	40	800	4	58	1160	116	200	10000	5000	....	....	..	....	....	....	....	....	....	10
11	York	....	....	....	....	110	2200	220	120	6000	4000	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11
12	Carleton	....	....	....	....	35	350	70	10	500	375	....	....	....	....	....	....	....	....	....	12
13	Victoria	....	...	....	...	90	500	180	30	1500	750	....	....	....	....	....	....	....	....	....	13
14	Charlotte	48	875	17250	224	1059	92033	1347	670	19989	7242	289	10786	18400	773	7191	315	126930	7	70	14
	Totaux	282	3674	114500	997	6203	249833	11276	16100	849989	520467	314	12041	20360	1100	21561	348	140130	2403	106270	

*NOTE.—Au n° 2 ajoutez 2 rets à piège, $2,000. Au n° 4 ajoutez 1 rets à piège, $1,000. ‡Au n° 3 ajoutez 400 rets à bar, $2,000.

RÉCAPITULATION indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux, et la quantité et la valeur du poisson, etc.—**Nouveau-Brunswick**—*Suite.*

Numéro.	Comtés.	Homarderies.					Autre matériel de pêche.								Espèces de poisson.				Numéro.
		Etablissements de conserves.		Trappes.		Nombre de personnes employées.	Refrigérants et glacières.		Boucans et poissonneries.		Quais et jetées.		Remorqueurs et semaques.		Saumon, frais, liv.	Saumon en conserve, liv.	Saumon fumé, liv.	Hareng salé, barils.	
		Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.		Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.					
			$		$			$		$		$		$					
1	Ristigouche	2	1300	3260	3060	76	15	12100	2	300	1	200	4	1700	225000			2100	1
2	Gloucester	60	43700	80700	74000	1510	54	14200	130	11700	23	7700	154	6000	419500	11000		73100	2
3	Northumberland	12	16400	13000	11000	320	71	27500	130	11800			11	5000	272650	500	10000	6100	3
4	Kent	56	21500	55000	49500	1200	11	5500	24	1650	21	820	3	8000	28000	100		29200	4
5	Westmoreland	61	43000	58000	47000	1650	5	2000	120	1700	4	800			6500			45050	5
6	Albert								1	30					3000			250	6
7	Saint-Jean			10700	10700	400	30	6000	63	40000	70	38200	6	3000	143667			1220	7
8	King						9	1200	15	750					30000			600	8
9	Queen						10	500	20	1000					4500				9
10	Sunbury						5	250	6	300					3000				10
11	York						5	750	5	750					25000				11
12	Carleton														6000				12
13	Victoria														4000		*15		13
14	Charlotte	8	18200	23059	19015	318	8	19000	797	136565	278	46125	11	4875	4350	10000		6234	14
	Totaux	199	144100	243719	214275	5474	223	89000	1313	206545	397	93845	189	28575	1175167	11600	10000 lbs. 15 brls	163854	

* NOTE—Barils salés.

RÉCAPITULATION indiquant la quantité et la valeur du poisson, etc.—**Nouveau-Brunswick**—*Suite.*

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson. Hareng frais, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Homard en conserves, liv.	Homard frais dans le test, qtx.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin frais, liv.	Egrefin séché, qtx.	Egrefin fumé, liv.	Merluche séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Alose, barils.	Numéro.
1	Ristigouche	28000		100		22550	490	100									14500		1
2	Gloucester	130000	20000	45000	150	902000	500	66000	130		600		1100	1600		37500	22500		2
3	Northumberland	40000	30000	46500	20	118000	130	2150					300	450		2000	22500	1600	3
4	Kent	47000		177500	80	462600	250	2880	30				1600	2800		4500	15480	65	4
5	Westmoreland	440000	50000	3500		500000	1250	100			50						12500	2010	5
6	Albert	2000						60					40				7000	200	6
7	Saint-Jean		25000				6390	599	3		4110	750000	4915		400			810	7
8	King												500				16000		8
9	Queen																7000	700	9
10	Sunbury		9000														1000	60	10
11	York																18000	300	11
12	Carleton																15000	25	12
13	Victoria																20000	30	13
14	Charlotte	20326750	8803255	4300		108072	12766	5535		1250000	4465	165500	16997	14430	17402	67000	14000	5	14
	Totaux	21013750	8937255	276900	250	2113222	21776	77424	163	1250000	9225	915500	25452	19280	17802	111000	185480	5805	

RÉCAPITULATION indiquant la quantité et la valeur du poisson, etc.—**Nouveau-Brunswick**—*Suite.*

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson. Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Bar, liv.	Brochet, liv.	Anguille, brls.	Sardines, boîtes.	Huîtres, brls.	Moules, brls.	Carrelet, liv.	Petite morue, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Peaux de loups marins, nombre.	Valeur totale. $ cts.	Numéro.
1	Ristigouche	520000	...	...	...	140	...	...	...	4000	23000	100	20	800	800	...	93,058 00	1
2	Gloucester	1072000	1500	32000	...	900	...	1300	1300	36000	113000	700	18500	19700	37000	...	988,625 00	2
3	Northumberland	2690000	3020	285000	...	270	366000	16000	200	45000	1270000	1000	350	6050	7500	4	481.249 00	3
4	Kent	1685000	4300	24000	...	950	...	5000	2100	28000	268000	1060	1460	8500	6600	9	429,670 00	4
5	Westmoreland	1040000	1700	5500	...	245	...	375	450	...	28000	500	180	27000	11000	...	428,124 00	5
6	Albert	3000	...	400	...	24	...	...	...	...	30000	50	30	...	...	...	6,689 00	6
7	Saint-Jean	...	†12375	...	...	100	2095 brls.	...	...	...	...	...		†3000	...	...	213,670 65	7
8	King	...	400	3000	30000	50	...	...	...	...	...	230	250	...	...	...	17,065 00	8
9	Queen	...	1400	...	40000	40	...	...	...	...	...	45	...	...	...	...	16,690 00	9
10	Sunbury	...	1000	...	30000	18	...	...	...	...	...	35	...	...	...	...	§ 7,230 00	10
11	York	...	400	...	20000	...	...	...	...	...	...	110	...	...	...	...	14,140 00	11
12	Carleton	...	...	...	15000	20	...	...	...	...	...	30	...	...	...	...	3,960 00	12
13	Victoria	...	...	...	4000	...	...	...	...	...	...	150	...	...	...	...	3,825 00	13
14	Charlotte	11000	260	...	3000	...	1250000 / 169900 brls.	...	2261	48700	1100	77	39300	4300	12355	9	*1,145,361 75	14
	Totaux	7021000	26355	349900	142000	2757	1616000 / 171995 brls.	22675	6311	161700	1733100	4087	60090	69350	75255	22	3,849,357 40	

† NOTE.—Dans le numéro 7, une partie de cette boitte est cotée à $3.00. Ajoutez à cela 300,000 livres de gasparot fumé.
‡ Dans le numéro 8, ajoutez 15,000 livres d'esturgeon et 13 barillets de caviar.
§ Dans le numéro 10, ajoutez 30,000 perches. Numéro 11, ajoutez 1,000 liv. de gasparot fumé.
* Dans le numéro 14, plusieurs espèces ne sont pas comprises dans les colonnes.

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries dans toute la province du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1898.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.	Valeur totale.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Saumon, frais	liv.	1,175,167	0 20	235,033 40	
" en boîte	"	11,600	0 15	1,740 00	
" fumé	"	10,000	0 20	2,000 00	
" salé	brls.	15	15 00	225 00	
					238,998 40
Hareng, salé	"	163,854	4 00	655,416 00	
" frais ou gelé	liv.	21,013,750	0 01	210,137 50	
" fumé	"	8,937,255	0 02	178,745 10	
" mariné	boîte.	265,000	0 10	26,500 00	
					1,070,798 60
Maquereau, salé	brls.	250	15 00	3,750 00	
" frais	liv.	276,900	0 12	33,228 00	
					36,978 00
Morue séchée	qtx.	77,424	4 00	309,696 00	
" langues et noues	brls.	163	10 00	1,630 00	
					311,326 00
Egrefin, séché	qtx.	9,225	3 00	27,675 00	
" frais	liv.	1,250,000	0 03	37,500 00	
" fumé	"	929,100	0 06	56,290 00	
					121,465 00
Merluche, séchée	qtx.	25,452	2 25	57,267 00	
" noues	liv.	19,280	0 50	9,640 00	
					66,907 00
Merlan	qtx.	17,802	2 00		35,604 00
Petite morue	liv.	1,733,100	0 05		86,655 00
Flétan	"	111,000	0 10		11,100 00
Truite	"	185,480	0 10		18,548 00
Eperlan	"	7,021,000	0 05		351,050 00
Bar	"	349,900	0 10		34,990 00
Gasparot	brls.	27,860	4 00		111,440 00
Alose	"	5,805	10 00		58,050 00
Anguille	"	2,757	10 00		27,570 00
Sardine	"	171,995		342,942 50	
" à l'huile	boîte.	1,616,000	0 05	80,800 00	
					423,742 50
Seiche	brls.	39	4 00		156 00
Doré	liv.	142,000	0 05		7,100 00
Perche	"	30,000	0 05		1,500 00
Carrelet	"	161,700	0 05		8,085 00
Esturgeon	"	15,000	0 07	1,050 00	
" caviar	"	13	35 00	455 00	
					1,505 00
Huîtres	brls.	22,675	4 00		90,700 00
Moules	"	6,311		23,927 00	
" en conserves	boîte.	43,300	0 10	4,300 00	
					28,227 00
Pétoncles	liv.	41,700			3,685 00
Homards, en boîte	"	2,113,222	0 20	422,644 40	
" vivant ou frais	qtx.	21,776	5 00	108,880 00	
					531,524 40
Poisson commun et mêlé	brls.	4,087	2 00		8,174 00
Peaux de loup marin	nomb.	22			49 00
Huile de poisson	galls.	60,090	0 30		18,027 00
Poisson employé comme boitte	brls.	69,350	1 50		107,775 00
" engrais	"	75,255	0 50		37,627 50
Total pour 1898					3,849,357 40
" 1897					3,934,135 40
Diminution					84,778 00

RÉCAPITULATION

Du nombre et de la valeur des navires, bateaux, rets, etc., employés dans les pêcheries du **Nouveau-Brunswick,** pendant l'année 1898.

Articles.	Valeur.	Total.
	$ cts.	$ cts.
282 navires de pêche (3,674 tonneaux)	114,500 00	
6,203 bateaux de pêche	249,833 00	
16,100 rets à mailler (849,989 brasses)	520,467 00	
314 seines (12,041 brasses)	20,360 00	
3 rets à maquereau	3,000 00	
348 enclos	140,130 00	
2,403 rets à éperlan	106,270 00	
400 rets à bar	2,000 00	
1,099 lignes traînantes	21,561 00	
4,246 lignes à main	2,792 00	
		1,180,913 00
199 homarderies	144,100 00	
243,719 trappes à homard	214,275 00	
		358,375 00
223 glacières	89,000 00	
1,313 boucans	206,545 00	
800 cabanes de pêcheurs d'éperlan	12,400 00	
2 fabriques de cons. de sardines	3,000 00	
1 sécherie	3,500 00	
1 fabrique de guano	5,000 00	
30 presses à poisson	3,000 00	
189 steamers et semaques	28,575 00	
80 chalands	4,500 00	
85 canots de pêche	850 00	
397 jetées et quais de pêche	93,845 00	
		450,215 00
Total		1,989,503 00

Nombre de personnes employées dans les pêcheries du **Nouveau-Brunswick,** 1898.

Pêcheurs dans les navires	967
" " bateaux	11,276
Personnes employées dans les homarderies	5,474
Total	17,747

ANNEXE N° 5.

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

RAPPORT DE M. J. A. MATHESON, INSPECTEUR DES PÊCHERIES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD, POUR L'ANNÉE 1898.

CHARLOTTETOWN, I. P-E., 2 janvier 1899.

L'honorable sir LOUIS H. DAVIES, G.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rappert sur les pêcheries de la province de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'année 1898, avec un tableau donnant la production et la valeur de la pêche dans les différents comtés. La valeur totale pour l'île, a été comme suit: Production en 1897, $954,949.45. Production en 1898, $1,070,206.70. Une augmentation de $115,257.25.

MAQUEREAU.

La quantité et la valeur du maquereau pris cette année sont à peu près les mêmes que l'année dernière, bien que cette pêche ait été beaucoup au-dessous de la moyenne, la pêche à la seine ayant été même pire que celle de l'année dernière. Nos pêcheurs désespèrent presque de voir jamais le maquereau revenir dans nos eaux. Si le prix n'était pas élevé comme il l'est, cette pêche serait presque abandonnée, ce qui serait une grande perte pour la province.

HUÎTRES.

Nonobstant le grand nombre d'hommes et de bateaux employés les années précédentes à cette pêche, je trouve que la production pour l'année 1898 a augmenté de 5,969 barils, augmentation causée principalement par la pêche considérable dans le comté de Queen. La loi concernant les jeunes huîtres a été assez bien observée, mais si l'on veut que ces règlements soient mieux observés et donnent de meilleurs résultats, il sera nécessaire de placer un bon gardien à chaque principal débarcadère, afin d'examiner les barils, et faire renvoyer aux huitrières toutes celles qui n'ont pas la grosseur voulue. Cela est d'autant plus nécessaire que la limite actuelle de deux pouces est beaucoup trop petite pour la protection de cette pêche, et si l'on ne peut même faire observer cette règle, les résultats seront désastreux. Dans le comté de Richmond, pendant les mois d'été et d'automne, de grands bateaux se sont servis de dragues, et bien que plusieurs condamnations aient été obtenues contre les délinquants, il est presque impossible d'empêcher ce genre de pêche, la baie étant si étendue que les officiers de pêche ne peuvent reconnaître les délinquants. Il sera difficile d'empêcher l'usage de dragues à moins d'avoir un petit remorqueur ou bateau à vapeur continuellement sur la baie. L'on a découvert, cette année, de nouvelles huitrières: deux petites à Tracadie, une au havre des Sauvages, et une à Rustico. J'espère pouvoir faire examiner ces dernières l'été prochain par M. Kemp, l'expert en huîtres.

ÉPERLAN.

Cette pêche a augmenté un peu. Cette augmentation est due entièrement au plus grand nombre de pêcheurs et de bateaux engagés dans cette pêche. Une extension de dix jours a été accordée, mais vu le service irrégulier du steamer *Stanley*, sur lequel est transporté ce poisson, les pêcheurs n'ont retiré aucun bénéfice de ce privilège.

TRUITE.

Les touristes étrangers, de même que les amateurs de pêche du pays, ont eu une bonne pêche à la truite cette année.

Les règlements concernant la sciure de bois dans les rivières et l'usage de rets ont été bien observés, et nul doute que la pêche à la truite va en profiter.

HARENG.

Aussitôt après le départ de la glace, de grandes quantités de hareng ont apparu sur nos côtes, et l'on en a pris suffisamment pour fins domestiques et pour servir de boitte pour la pêche du homard et du maquereau.

Le hareng d'automne, bien que d'excellente qualité, n'a pas été aussi abondant que d'habitude, et l'on ne l'a pas pêché avec la vigueur ordinaire.

HOMARD.

La pêche n'a pas commencé aussi à bonne heure que d'habitude, parce que la glace est restée sur la côte jusqu'au 10 de mai, et je regrette de dire que bien que l'on ait eu en opération 30 pour 100 de plus de trappes, la valeur de la pêche a diminué de $14,702.25. Cette diminution a été causée en partie par le retard de la saison, mais principalement par la rareté et le peu de grosseur du poisson. On a vu cette année très peu de homards œuvés, sans doute parce qu'ils n'étaient pas assez vieux pour avoir des œufs. Un petit nombre seulement des plus gros homards, qui se tiennent en eau profonde, portent des œufs, et je crains que cette industrie ne deviennent si peu profitable que beaucoup seront forcés de l'abandonner. Plusieurs homarderies sur les côtes ouest et nord de l'île ont été fermées vers la première semaine de juin, vu la rareté du poisson. D'année en année, maintenant, il faut plus de trappes pour prendre la même quantité de poisson, et je crois que l'on devrait adopter des moyens plus sérieux pour conserver la valeur commerciale de ce produit.

MORUE.

Il me fait plaisir de faire rapport d'une augmention de plus de vingt mille piastres dans le produit de cette pêche. La morue est arrivée dans la première semaine de juin et à continué à être abondante pendant tout l'été. La demande a été bonne, le prix s'est bien maintenu, et les pêcheurs bien rémunérés de leur pêche. Vu la rareté du maquereau sur cette côte, nos pêcheurs vont se livrer avec plus de vigueur que dans le passé à la pêche à la morue.

MERLAN.

Cette pêche a été beaucoup meilleure que pendant les deux années précédentes, et nos pêcheurs ont espérance dans un avenir brillant.

Le garde-pêche Nolan, du comté de Queen, dit: Le hareng montre une augmentation de deux mille barils sur l'année dernière. Il croit que le poisson a été aussi abondant l'année dernière, mais n'a pas été autant pêché. La pêche au maquereau a été à peu près la même que l'année dernière, mais beaucoup au-dessous de la moyenne. Il constate qu'à la pointe Est et aux lacs de l'Est et du Nord, où la flotte améri-

caine pêche généralement, et où le maquereau est surtout pris par les pêcheurs en bateaux, on a pris cette année près de deux fois la quantité prise pendant les trois saisons précédentes. Dans son opinion, cette augmentation est due entièrement au fait que l'on a défendu la pêche à la seine. Si l'on arrêtait la pratique d'appâter le poisson autour des goélettes et ensuite de le prendre à la seine, en très peu de temps la pêche s'améliorerait. Le homard ne diminue pas beaucoup en quantité, mais en grosseur. Si chaque propriétaire de homarderie s'opposait à la pêche de homards portant du frai, en très peu de temps ils en récolteraient le bénéfice pour eux et pour les pêcheurs. La morue a été plus abondante et plus grosse. Les autres espèces de poisson sont restées à peu près dans le même état qu'à l'ordinaire.

Le garde-pêche Davison, du comté de Prince, rapporte: Il y a eu légère augmentation dans la quantité d'huîtres pêchée, mais il y a eu beaucoup de difficultés à empêcher l'usage des dragues et la pêche des petites huîtres. La pêche au homard à la baie Egmont a augmenté cette année, vu l'extension du temps de pêche, et l'emploi d'un plus grand nombre de trappes et de pêcheurs. On a détruit un grand nombre de trappes tendues en violation de l'Acte des Pêcheries, et l'on a obtenu plusieurs condamnations. La pêche des autres espèces de poisson a donné à peu près la moyenne. On a commencé à expédier des moules aux Etats-Unis. Cette nouvelle industrie est très satisfaisante. Elle ne peut faire qu'augmenter.

Respectueusement soumis,

J. A. MATHESON,
Inspecteur des pêcheries.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, ainsi que le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage dans la province de **l'Ile du Prince-Edouard**, pendant l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur	Bateaux. — Hommes	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Rets à tr. p. la perche. — Nombre.	Rets à tr. p. la perche. — Valeur.	Lignes traînantes. — Nombre.	Lignes traînantes. — Valeur	Espèces de poisson. — Saumon fumé, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Homard en boîte, liv.	Numéro.
	Comté de King.			$			$				$		$		$						
1	Souris et Pointe-Rouge	2	35	500	8	100	2000	140	300	6000	1800	110	250	200	3000	......	2000	40000	45	50400	1
2	Baie Fortune	....	....	..	...	60	1250	80	180	3600	1200	30	60	30	300	...	1800	30000	20	28656	2
3	Annandale	....	...	...	....	140	3250	360	400	8000	2700	50	100	50	500	...	4000	..	20	126548	3
4	Georgetown	1	30	650	4	35	1000	70	100	2000	700	....	....	25	250	...	4500	15000	25	44048	4
5	Havre de Murray, nord	4	180	3000	16	75	3500	160	225	4500	1200	....	....	70	700	..	1500	20000	30	112128	5
6	" sud	12	200	7000	40	125	1800	190	290	6000	1600	....	....	100	1000	.....	2300	....	25	63168	6
7	Morell et Saint-Pierre	1	30	650	5	110	3500	300	700	14000	4800	....	....	45	450	8000	4000	......	150	91776	7
8	Naufrage	....	....	...	.	65	650	130	200	4000	1500	...	....	25	250	......	1200	.....	290	63436	8
9	Lac du Nord	....	....	...	....	70	1000	165	240	4800	1600	....	....	25	280	......	1300	....	450	28656	9
10	Lac de l'Est	...	...	..	....	30	450	55	150	3000	850	...	....	20	250	......	1000	......	125	34128	10
	Totaux	20	475	11800	73	810	18400	1650	2785	55900	17950	190	410	590	6980	8000	23600	105000	1180	642944	
	Valeur $	....	....	..	....	....	......	....	......	...	....	....	...	....	.....	1600	94400	1050	17700	128588	

TABLEAU indiquant les espèces et les quantités de poisson prises, etc.—**Ile du Prince-Edouard**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot ou gaspereau, barils.	Anguille, barils.	Moules, barils.	Huîtres, brls.	Petite morue, ou *frost fish*, liv.	Encornet, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
	Comté de King.																				
1	Souris et Pointe-Rouge	3500	25	150	2500	5000	2200	2000	500	....	10	50	....	4000	80	70	3000	1500	100	46,535 00	1
2	Baie Fortune	1000	10	50	1000	2000	500	4000	6000	....	5	10	3	2000	50	15	1000	550	30	23,308 20	2
3	Annandale	750	10	25	550	1100	....	5000	5000	....	5	....	....	3000	120	35	600	2000	225	51,513 10	3
4	Georgetown	500	6	....	400	800	....	1000	......	....	....	...	....	5000	25	..	500	750	60	32,679 60	4
5	Havre de Murray, nord	600	....	....	600	1200	....	1200	....	....	8	....	....	6000	30	....	700	1600	100	36,555 60	5
6	Havre de Murray, sud	1700	10	...	4550	9100	...	..	......	....	....	....	....	5000	....	....	3000	2000	100	48,146 10	6
7	Morell et Saint-Pierre	1400	20	300	250	700	....	10000	15000	....	80	10	2	4000	...	...	1000	2000	100	51,995 70	7
8	Naufrage	2000	....	250	150	300	....	6000	...	....	6	....	....	4000	15	....	1200	1000	70	33,928 70	8
9	Lac du Nord	1000	...	100	150	300	2500	5000	1500	159	18	....	....	3000	20	10	700	500	40	25,323 70	9
10	Lac de l'Est	550	....	100	100	....	....	5000	1000	20	25	20	....	1000	...	10	400	600	50	17,485 60	10
	Totaux	13000	81	975	10250	20500	5200	39200	29000	170	157	90	5	37000	340	140	12100	12500	875	....	
	Valeur $	52000	810	2925	23062	10250	520	3920	1450	680	1570	180	20	1850	1360	280	3630	18750	875	367,471 30	

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bâtiments, etc.—**Ile du Prince-Edouard**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de pêche.							Matériel de pêche.								Espèces de poisson.						Numéro.
		Bâtiments.				Bateaux.			Rets à mailler.			Seines.			Lignes dormantes.								
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Homard en boîtes, liv.	Homard dans le test, qtx.	
	Comté de Queen.			$			$				$			$		$							
1	Tracadie	....	....	...	...	70	2100	140	348	6960	2088	....	....	....	30	300	1200	20000	10000	150	67588	20	1
2	New-London	....	....	...	....	60	2000	120	110	3700	1000	2	750	700	14	250	1500	50000	.....	200	84500	....	2
3	Crapaud	..	....	.....	....	26	780	58	15	125	100	....	....	....	....	....	......	...	......	......	45408	4	3
4	Pointe-Prime	....	....	.....	....	1000	1480	140	20	400	100	....	....	...	20	100	110	......	2000	.....	105648	5	4
5	Rustico	....	....	....	..	90	2250	200	90	2500	680	2	270	250	6	60	3500	......	3000	300	107856	10	5
6	Charlottetown	4	75	800	21	20	250	40	.....	.....	......	..	....	....	....	....	......	.....	.....	......	....	....	6
7	Rivière Wheatley	....	....	......	....	3	150	9	10	50	20	....	..	....	....	....	50	....	......	......	....	....	7
8	Lot 65	...	....	......	....	90	1550	120	......	......	.. .	....	....	....	....	....	110	....	...	......	105584	....	8
9	Pownal	....	....	......	....	34	272	60	.....	.....	......	....	....	....	....	...	....	.	......	......	30192	....	9
10	Baies et rivières	....	....	....	....	40	400	80	.. ..	......	......	....	....	....	...	....	1000	......	.....	.. ..	....	....	10
	Totaux	4	75	800	21	1433	11232	967	593	13735	3988	4	1020	950	70	710	7470	70000	15000	650	546776	39	
	Valeur	....	....	......	....	....	......	......	....	......	....	....	....	....	....	....	29880	700	1800	9750	10935520	195	

TABLEAU indiquant les espèces et quantités de poisson, les produits du poisson, etc.—Ile du Prince-Edouard—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Morue, séchée, qtx.	Egrefin, frais, liv.	Egrefin, séché, liv.	Merluche, séchée, qtx.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Huîtres, barils.	Petite morue, liv.	Encornet, barils.	Poisson commun ou mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Peaux de loup-marin, nombre.	Valeur totale.	Numéro.
	Comté de Queen.																		$ c.	
1	Tracadie	1800	12000	5000	....	500	20000	500	40	325	1500	...	......	.....	......	......	60	....	57,067 60	1
2	New London	1500	.....	200	100	500	5000	100	15	10	100	.....	......	......	1000	250	100	....	35,230 00	2
3	Crapaud	....	......	......	....	......	6000	....	......	......	......	......	......	...	......	420	50	....	10,266 60	3
4	Point-Prim	500	1000	10	300	2000	20000	10	10	5	2100	500	20	20	1000	150	100	20	35,129 60	4
5	Rustico	2000	....	....	.....	1000	12000	40	100	40	......	....	50	......	800	700	130	....	51,336 20	5
6	Charlottetown	....	......	......	......	1500	10000	.. ...	.. ...	......	......	......	.. .	......	.....	..	......	....	650 00	6
7	Rivière Wheatley	1000	......	....	......	100	5000	......	50	30	... ..	......	......	......	80	......	......	....	4,884 00	7
8	Lot 65	......	......	......	......	.....	......	......	....	5	3000	......	.....	......	......	......	120	....	33,726 80	8
9	Pownal	......	.....	.	......	.. ...	.....	..	...	... ..	......	.....	.....	... .	......	.....	30	....	6,068 40	9
10	Baies et rivières	......	.....	.....	.....	4000	300000	200	200	.....	5000	.....	100	.....	......	.. .	......	....	41,000 00	10
	Totaux	6800	13000	5210	400	9600	378000	850	415	415	11700	500	170	20	2880	1520	590	20	....	
	Valeur	27200	390	15630	900	960	18900	3400	830	4150	46800	25	680	40	864	2280	590	40	275,359 20	

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et des bateaux, etc.—**Ile du Prince-Edouard**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à trappes. — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, fumé, liv.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais, liv.	Maquereau, frais, liv.	Maquereau, salé, barils.	Numéro.
	Comté de Prince.			$			$				$			$		$						
1	Tignish	....	....	....	....	140	4520	183	160	3330	1260	....	....	....	1	1000	....	4180	....	....	100	1
2	Nail Pond	....	....	....	....	62	3510	134	71	1651	970	3	52500	1100	....	....	....	1600	500	....	54	2
3	Frog Pond	....	....	....	....	46	915	71	48	960	240	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3
4	Miminigash	....	....	....	....	51	2277	127	148	2990	665	....	....	....	....	....	....	....	....	10000	28	4
5	Alberton	2	72	2100	13	34	1930	73	94	2700	829	2	800	1000	....	....	....	....	....	....	60	5
6	Narrows et lot nº 11	....	....	....	....	32	795	46	17	340	85	....	....	....	....	....	....	2000	....	....	....	6
7	Ellerslie, lot nº 12	....	....	....	....	20	1500	60	130	2700	350	....	....	....	....	....	....	2700	....	....	5	7
8	Grande-Rivière	1	12	500	3	12	430	26	13	530	210	....	....	....	....	....	....	360	60000	....	....	8
9	Malpèque	1	12	400	4	86	2910	172	200	800	1600	1	120	300	....	....	....	500	....	....	....	9
10	Baie Richmond	1	12	300	3	100	2000	150	....	....	....	....	....	....	....	....	....	875	16300	200	8	10
11	Roxbury, lot nº 6	....	....	....	....	6	327	9	14	168	58	....	....	....	....	....	900	464	....	....	....	11
12	Fifteen Point	....	....	....	....	102	4945	214	127	1995	276	....	....	....	....	....	....	500	....	....	....	12
13	Brae	....	....	....	....	13	650	16	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1200	....	1000	5	13
14	Pointe-Ouest	....	....	....	....	46	1740	96	235	2840	620	....	....	....	....	....	....	75	....	....	138	14
15	Repos du Voyageur	....	....	....	....	85	1700	170	7	100	50	....	....	....	....	....	....	400	....	....	....	15
16	Summerside	....	....	....	....	8	120	16	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	16
17	Carleton	....	....	....	....	22	990	39	104	1160	168	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	17
18	Tryon	....	....	....	....	41	1395	68	60	1050	354	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	18
	Totaux	5	108	3300	23	906	32714	1670	1428	23314	7735	6	53420	2400	1	1000	900	13854	76800	11200	398	
	Valeur $	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	180	55416	768	1344	5970	

TABLEAU indiquant les espèces et la quantité du poisson, les produits du poisson, etc.—Ile du Prince-Edward—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Homard, en boîtes, liv.	Homard, frais, dans le test, qtx.	Morue séchée, qtx.	Morue, langues et noues, barils.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Alose, barils.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Anguille, barils.	*Quahaugs*, minots.	Huîtres, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
	Comté de Prince.																				
1	Tignish	148896		1800		50	500	4500	5000		3						2500			60,004 20	1
2	Nail-Pont	80496		1200			580	500									400			29,789 20	2
3	Frog-Pond	75128		844			840	41									100	1250		22,226 10	3
4	Miminigash	35712		400			500	1529		500		12000					847	1609		15,569 50	4
5	Alberton	110448		100		100						86000						2500		31,739 60	5
6	Narrows et lot n° 11	50276										8400						950		19,900 20	6
7	Ellerslie, lot n° 12	60000		120			45					18000			2800	1050	200	1500		27,706 25	7
8	Grande-Rivière	16272		148								24200			375	2875	38	640		19,680 30	8
9	Malpèque	25920		600			90					4000		4		1800	250	200		17,601 50	9
10	Baie Richmond	960	5	200	2				100			200		4		5000	60	800	50	26,172 00	10
11	Roxbury, lot n° 6			100								20689		54		104	50			4,441 45	11
12	Fifteen-Point	314496																3000		69,399 20	12
13	Brae	23320		20								10000	30	8		250		600		12,339 00	13
14	Pointe-Ouest	28368																250	150	11,943 60	14
15	Repos du Voyageur		10	40								10000		2		3400				15,930 00	15
16	Summerside		20									20000				160				1,740 00	16
17	Carleton	54472										20000				140		1065		14,051 90	17
18	Tryon	125536										8000						1090		27,142 20	18
	Totaux	1150300	35	5572	2	150	2555	6570	5100	500	3	241489	30	72	3175	14779	4445	17710	200		
	Valeur $	230060	175	22288	20	450	5748	3285	510	50	30	12074	120	720	952	59116	1334	26565	200	427,376 20	

TABLEAU récapitulant par comtés le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc., la quantité et la valeur du poisson pris, etc.—Ile du Prince-Edward—1898.

Numéro.	Comtés.	Navires et bateaux de pêche. Navires. Nombre.	Navires. Tonnage.	Navires. Valeur.	Navires. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.	Rets à trap's. Nombre.	Rets à trap's. Valeur.	Lig's d'rm't's. Nombre.	Lig's d'rm't's. Valeur.	Puisettes. Nombre.	Puisettes. Valeur.	Numéro.
				$			$				$			$		$		$		$	
1	King	20	475	11800	73	810	18400	1650	2785	55900	17950	..	......	....	190	410	590	6980	150	260	1
5	Queen	4	75	800	21	1433	11232	967	593	13735	3988	4	1020	950	15	450	70	710	....	....	2
3	Prince	5	108	3300	23	906	32714	1670	1428	23314	7735	6	53420	2400	1	1000	9	248	.....	.....	3
	Total	29	658	15900	117	3147	62346	4287	4806	92949	29673	10	54440	3350	206	1860	669	7938	150	260	

Numéro.	Comtés.	Matériel de pêche. Rets à éperlan. Nombre.	Rets à éperlan. Valeur.	Lignes dormantes. Nombre.	Lignes dormantes. Valeur.	Trappes à homard. Homarderies. Nombre.	Homarderies. Valeur.	Trappes. Nombre.	Trappes. Valeur.	Nombre de personnes employées.	Autre matériel de pêche. Réfrigér. et glacières. Nombre.	Réfrigér. et glacières. Valeur.	Boucans et poissonneries. Nombre.	Boucans et poissonneries. Valeur.	Jetées et quais. Nombre.	Jetées et quais. Valeur.	Remorq., bat. à vap. et nav. Nombre.	Remorq., bat. à vap. et nav. Valeur.	Matériel de pêche. Valeur.	Numéro.
			$		$ cts.		$		$			$		$		$		$	$	
1	King	7	170	1640	1640 00	52	44350	96500	54900	839	....	...	....	..	4	1950	1	1000	159,810 00	1
2	Queen	73	1825	120	100 00	60	29200	59290	28175	875	2	100	....	...	4	400	1	500	78,430 00	2
3	Prince	104	2558	1021	434 50	118	53279	128495	57808	1406	1	100	36	5560	10	14530	....	.....	181,666 50	3
	Total	184	4553	2781	2174 50	230	126829	284285	140883	3120	3	200	36	5560	18	16880	2	1500	419,906 50	

TABLEAU récapitulant par comté les espèces, la quantité et la valeur du poisson pris dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'année 1898.

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson. Saumon fumé, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Maquereau frais, liv.	Maquereau salé, brls.	Homard en boîte, liv.	Homard vivant, qtx.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin frais, liv.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Alose, brls.	Numéro.
1	Comté de King	8000	23600	105000	.....	1180	642944	.....	13000	81	.....	975	10250	20500	5200	39200	..	
2	Comté de Queen	.....	7474	70000	15000	650	546776	39	6800	....	13000	5210	400	.....	.....	9600	..	
3	Comté de Prince	900	13854	76800	11200	398	1150300	35	5572	2	.....	150	2555	6570	5100	500	3	
	Totaux	8900	44924	251800	26200	2228	2340020	74	25372	83	13000	6335	13200	27070	10300	49300	3	

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson. Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	*Quahangs*, minots.	Anguille, brls.	Huîtres, brls.	Petite morue, liv.	Encornet, brls.	Poisson commun et mêlé.	Dérivés de poisson. Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls	Poisson emp. comme engrais, brls.	Peaux de loup-marin, nomb.	Valeur totale. $ cts.	Numéro.
1	Comté de Prince	29000	170	90	.....	157	5	37000	340	140	12100	12500	875	.....	367,471 30	1
2	Comté de Queen	378000	850	415	.....	415	11700	500	170	20	2880	1520	590	20	275,359 20	1
3	Comté de King	241489	30	.....	3175	72	14779	.....	.....	.....	4445	17710	200	.....	427,376 20	3
	Totaux	648489	1050	505	3175	644	26484	37500	510	160	19425	31730	1665	20	1,070,206 70	

RÉCAPITULATION

TABLEAU indiquant le rendement et la valeur des différentes pêcheries de la province de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'année 1898.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ cts.	$ cts
Saumon, fumé	liv.	8,900	0 20	1,780 00
Hareng, salé	brls.	44,924	4 00	179,696 00
" frais	liv.	251,800	0 01	2,518 00
Maquereau, salé	brls.	2,228	15 00	33,420 00
" frais	liv.	26,200	0 12	3,144 00
Homard en boîtes	"	2,342,020	0 20	468,004 00
Homard vivant	qtx.	74	5 00	370 00
Morue, salée	"	25,372	4 00	101,488 00
Langues et noues de morue	brls.	83	10 00	830 00
Egrefin, frais	liv.	13,000	0 03	390 00
" séché	qtx.	6,335	3 00	19,005 00
Merluche, séchée	"	13,205	2 25	29,711 25
" noues de	liv.	27,070	0 50	13,535 00
Flétan	"	10,300	0 10	1,030 00
Truite	"	49,300	0 10	4,930 00
Alose	"	3	10 00	30 00
Eperlan	"	648,489	0 05	32,424 45
Gasparot	brls.	1,050	4 00	4,200 00
Moules	"	505	2 00	1,010 00
Anguille	"	644	10 00	6,440 00
Quahangs, minots	"	3,175	0 30	952 50
Huîtres	"	26,484	4 00	105,936 00
Petite morue	liv.	37,500	0 05	1,875 00
Encornet	brls.	510	4 00	2,040 00
Poisson commun et mêlé	"	160	2 00	320 00
Huile de poisson	galls.	19,425	0 30	5 827 50
Poisson servant de boitte	brls.	31,730	1 50	47,595 00
Guano de poisson	ton'x.	1,665	1 00	1,665 00
Peaux de loup marin	nomb.	20	2 00	40 00
Total pour 1898		....	....	1,070,206 70
Total pour 1897		....	....	954,949 45
Augmentation		....	....	115,257 25

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux, rets, homarderies, trappes, etc., employé aux pêcheries, de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'année 1898.

Nombre.	Articles.	Valeur.	Valeur totale.
		$ cts.	$ cts.
29	Navires, 658 tonnes	15,900 00	
3,147	Bateaux	62,346 00	
4,806	Rets à mailler, 92,949 brasses	29,673 00	
1	Trappes	1,000 00	
205	" pour la perche	860 00	
10	Seines, 54,440 brasses	3,350 00	
669	Lignes traînantes	7,938 00	
150	Puisettes	260 00	
184	Rets à éperlan	4,553 00	
2,781	Lignes dormantes	2,174 50	
			128,054 50
230	Homarderies	126,829 00	
284,285	Trappes à homard	140,883 00	
			267,712 00
3	Refrigérants et glacières	200 00	
36	Boucans et poissonneries	5,560 00	
18	Jetées et quais	16,880 00	
			22,640 00
2	Remorqueurs et semaques	1,500 00	
			1,500 00
	Valeur totale	....	419,906 50

ANNEXE Nº 6.

QUÉBEC

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU GOLFE SAINT-LAURENT POUR L'ANNÉE 1898, PAR WM. WAKEHAM, M. D., Y COMPRIS UN RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

A l'honorable sir L. H. Davies, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel et la statistique des pêcheries de la division du golfe pour l'année 1898. En préparant les relevés pour mon rapport de 1897, j'avais calculé que l'on constaterait une diminution considérable dans le rendement pour la saison 1898, comparée à la saison 1897. L'addition des tableaux, cependant, montre que la différence a été petite, la valeur totale en 1897 étant de $1,393,126.40, et en 1898 de $1,381,226.10, soit une diminution pour la saison dernière, seulement de $11,900.30. La saison de pêche s'est ouverte de bonne heure, et dans les commencements nous avons cru que le rendement serait abondant pour toutes les espèces de poisson; mais à mesure que la saison avançait, de partout sont venues des plaintes que la pêche était beaucoup au-dessous de la moyenne.

MORUE.

La morue est apparue de bonne heure en mai, et bien que les rapports indiquent une légère augmentation sur la pêche de 1897, cependant le rendement n'a pas atteint la moyenne. Sur la côte nord, le capelan ou pêche d'été a complètement manqué. Cette pêche, qui se fait le long de la côte depuis Natashquan jusqu'à Blancs-Sablons pendant les mois de juin et juillet, dépend entièrement des mouvements du capelan. Lorsqu'il suit la côte et qu'il passe quelques semaines dans les baies et anses, nous sommes certains d'avoir une pêche abondante de morue, faite presque toute sur les rives et les eaux peu profondes. On prend alors la morue dans des trappes avec des seines. Lorsque pour une cause quelconque le capelan se tient éloigné des rives, et passe de l'ouest à l'est, et par le détroit de Belle-Isle, alors la pêche de morue d'été, où ce que l'on appelle la morue canadienne du Labrador, manque. L'absence du capelan dans les baies et anses a lieu de temps à autre, et se répète généralement deux à trois années de suite. Au Labrador, la pêche à la morue a été assez bonne durant les cinq ou six saisons précédant celle de 1898. Mais elle a manqué cette année, et si l'histoire de cette pêche se répète, on peut s'attendre à deux ou trois mauvaises années de suite. Sur les autres parties de la côte, la pêche a été à peu près la même que d'habitude, bonne, lorsque les vents étaient favorables et la boitte abondante. Sur la côte du Labrador, pendant que le capelan donne, la morue se pêche à la surface, où elle se tient en bancs, comme le maquereau. Ailleurs elle se pêche au fond, et cette pêche est plus constante que celle à la surface.

SAUMON.

La pêche du saumon faite avec les rets a été assez bonne le long des côtes de Gaspé et de Bonaventure et dans la partie supérieure du comté de Saguenay; en bas de Natashquan elle a manqué, comme celle de la morue; la cause est sans doute la même, l'absence du capelan. Lorsque le capelan est abondant dans les baies et les anses les pêcheurs aux rets sont certains d'une bonne prise de saumon. Le sau-

mon ne remonte pas les rivières, mais reste à s'amuser et à se nourrir de capelan, qui semble se tenir de préférence auprès des rets, à travers lesquels il prend plaisir à passer; le résultat naturel est une capture abondante de saumon. Je suppose qu'instinctivement le saumon, sentant qu'il a un long jeûne devant lui dans les eaux douces, veut avoir le corps bien plein avant d'entrer dans la rivière; c'est pourquoi il suit le capelan près des rives, et qu'il y demeure jusque tard dans la saison, alors qu'il entre directement dans les rivières, évitant les rets des côtes. De fait, la principale montée du poisson dans les conditions qui ont prévalu au Labrador en 1898, n'a lieu que tard en juillet ou en août, lorsque ces rets sont levés. La quantité de saumon prise aux rets ou à la ligne, une saison ou même deux saisons, n'indique pas d'une manière certaine la quantité qui monte dans les rivières.

HARENG.

Le hareng du printemps a été partout abondant. Le poisson est pêché surtout pour servir de boitte, spécialement pour la pêche au homard, bien qu'aux îles de la Madeleine une quantité considérable est souvent transportée par navires à Lubec et autres ports sur la côte du Maine. On le sale légèrement et ensuite on le fume. A une époque pendant le traité de réciprocité avec les Etats-Unis, plusieurs milliers de barils de ce hareng maigre ont été exportés du comté de Bonaventure à Boston. Ce commerce a été pratiquement tué par le droit sur le poisson mariné. Le hareng du printemps n'a pas été aussi abondant que d'ordinaire, et la pêche du hareng gras d'automne a manqué sur presque toute la côte. Sur cette partie de la côte de Gaspé qui s'étend sur la rive sud du golfe à l'ouest de la Pointe Renommée, le hareng gras a été abondant pendant plusieurs semaines, et plusieurs pêcheurs ont passé tout leur temps à le pêcher et le préparer, abandonnant la pêche à la morue; malheureusement, beaucoup de ce hareng a été préparé sans soin, et mis dans des barils communs, de sorte que le profit qui aurait résulté de cette pêche pour la côte a été perdu. La pêche du hareng du Labrador a manqué complètement.

MAQUEREAU.

La pêche au maquereau, qui se fait maintenant toute entière aux îles de la Madeleine, car depuis quelques années on n'a pas vu de maquereau ailleurs dans la division du golfe, a été assez bonne; elle a presque doublé celle de la saison précédente. La pêche au maquereau du printemps aux îles de la Madeleine souffre beaucoup de la pratique d'étendre d'immenses flottes de rets en travers de l'embouchure de la baie Plaisante. Ces rets sont tendus par des vaisseaux de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis. L'officier local, M. Chevrier, croit (*voir* son rapport) que dans l'intérêt des pêcheurs locaux le gouvernement devrait mettre fin à cette pratique, et qu'un côtre devrait stationner aux îles pour empêcher toute infraction. Nous pourrions, comme de raison, réglementer cette pêche dans la limite de trois milles des côtes, mais au delà de cela, je ne crois pas que nous puissions l'arrêter, à moins d'une entente internationale. S'il en est ainsi, et vu que la plus grande partie de la pêche se fait à plus de trois milles de la rive, je ne vois pas ce que nous aurions à gagner à arrêter la pêche avec rets à mailler dans les eaux sous notre contrôle. Nos pêcheurs sont sur les lieux. Ils devraient être les premiers rendus sur les terrains de pêche et faire comme font ceux qui viennent de loin. Le maquereau dans le golfe n'est pas détruit par la pêche aux rets à mailler, mais par la destruction immense que les seines à bourse font du gros maquereau depuis Gloucester sur les côtes de la Nonvelle-Ecosse dans le mois de mai et le commencement de juin. Prohibez l'usage des seines à bourse au nord du Cap de Sable jusque après le 15 juin, et la pêche au maquereau dans le golfe ne tardera pas à s'améliorer.

Le gros maquereau qui arrive le premier le printemps dans le golfe ne touche jamais aux rives des Etats-Unis, soit en allant soit en venant, et il touche la terre pour la première fois le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse, entrant dans le golfe en contournant le Cap Nord, en état de maturité, vers la fin de mai. La pêche au maquereau dans le golfe Saint-Laurent a diminué tous les ans

depuis que cette pêche avec la seine à bourse se fait le printemps sur la côte de la Nouvelle-Ecosse. Avant cela il arrivait de temps en temps que la pêche fût mauvaise, mais depuis la diminution a été régulière et constante. La pêche au maquereau du printemps, dans le sud, faite en mars et avril, ne nous affecte pas aussi sérieusement, bien que nous en ressentions certains effets, car les deuxième et troisième venues de maquereau sur nos côtes sont des poissons qui viennent le long des côtes des Etats-Unis, et sont les restes des filets américains. Mais le maquereau du printemps, le plus gros, celui que l'on prend avec des seines à bourse dans le mois de mai sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, est bien à nous. On peut en suivre la trace depuis la lisière nord du *Gulf Stream*.

Il touche la terre pour la première fois entre le Cap Sable et le détroit de Canso, et longe ensuite la côte autour du Cap Nord jusque dans le golfe. Ce maquereau est le premier qui entre dans le golfe au printemps et le dernier à en sortir à l'automne. Il quitte les côtes de la Nouvelle-Ecosse entre Halifax et le Cap Sable pendant le mois de novembre ou les premiers prix de décembre et il passe au sud des Georges pour aller passer l'hiver, du moins on le suppose, au nord du *Gulf Stream*. Je crois que nous avons autant de droit d'insister pour que ce poisson ne soit pas détruit pendant sa marche vers ses frayères dans nos eaux, que nos voisins ont raison de se plaindre du tort qui leur est causé par la pêche du loup marin en haute mer. Dans le cas du maquereau ils ont autant d'intérêt que nous, car le gros de la pêche de ce poisson est fait par leurs pêcheurs, et sur quelques-unes de nos meilleures pêches, car aux Iles de la Madeleine ils jouissent des mêmes privilèges que nous de pêcher dans les anses. Je crois que la majorité des pêcheurs de maquereau des Etats-Unis pensent absolument comme les nôtres sur cette question.

HOMARD.

L'industrie du homard montre une légère augmentation, 30,856 livres. Cette augmentation n'est pas due à aucune amélioration apportée à cette pêche, mais au fait qu'il y avait 85,775 trappes de plus en opération dans la division du golfe. En 1894, quatre-vingt-seize homarderies employant 1,360 personnes ont préparé 1,168,-998 de homards pris dans 76,775 trappes. En 1898 la mise en boîtes s'est élevée à 1,067,058 livres ; le nombre de homarderies a été de 154, celui des trappes 162,470, et des personnes employées 2,769.

Un grand nombre des nouvelles homarderies sont de peu de conséquence. Elles sont conduites par des personnes qui, ayant appris à souder, mettaient le homard en boîtes pour leur propre compte. Règle générale, le homard préparé, dans ces homarderies n'est pas de premier ordre. Partout dans la division, les règlements concernant la pêche du homard sont rigoureusement observés, à l'exception de la Grande Lagune, où dans le passé on a violé les règlements pour la mise en boîte ; mais cette année, grâce à la surveillance d'un agent local actif, il s'est commis très peu de violation à la loi.

Au sujet de la diminution dons la production générale des pêches du golfe, il est bon de constater que les rapports de l'île d'Anticosti ont beaucoup diminué depuis l'achat de l'île par M. Menier. Avant cet achat l'île était considérée comme propriété commune, et des bandes de pêcheurs de toutes les parties du golfe allaient sur l'île, surtout sur la côte nord, et faisaient la pêche à la morue et au hareng tout l'été et tout l'automne. Ces pêcheurs vivaient à terre dans des cabanes grossières. Ils coupaient tout le bois de chauffage dont ils avaient besoin et chassaient beaucoup, la plupart du temps pendant les saisons défendues. Aucun de ces pêcheurs ne résidait permanemment sur l'île. Maintenant, cependant, tout cela est changé, M. Ménier ne permettra pas, bien naturellement, à des non-résidants de pêcher dans les eaux de l'île; mais tous ceux qui veulent devenir résidants permanents peuvent obtenir le droit de pêcher, s'ils le veulent. A la Baie-des-Anglais et à l'Anse-aux-Fraises, où les pêcheurs ont toujours été résidants, et où aucun changement n'a eu lieu depuis que l'île est passée au nouveau proprétaire, il se fait maintenant peu de pêche, vu que les habitants ont trouvé un emploi plus profitable à terre. A la Baie-des-Anglais, que l'on a baptisée Baie-Ste-Claire, où il y a quelques années on ne voyait que quelques cabanes grossières et chancelantes, on trouve maintenant presque une ville, avec au

milieu un grand square ; des chemins ont été construits, les terrains drainés, de grandes fermes établies avec toutes les améliorations modernes, il y a un aqueduc, un hôtel, une église, des magasins de toutes les descriptions, une maison d'école qui pourrait servir de modèle dans plusieurs de nos villes, et un hôpital avec un chirurgien résidant, et qui est en même temps un naturaliste. L'hôpital est pourvu de tous les appareils modernes pour les opérations chirurgicales, et de toutes les préparations antiseptiques. Il y a des bains à l'eau chaude et à l'eau froide, et l'hôpital est divisé et subdivisé de façon à pouvoir fournir des quartiers spéciaux pour chaque maladie à chaque classe et condition des malades. Une grande scierie à vapeur munie de tout l'outillage nécessaire pour raboter et embouveter le bois, tourner, etc., est aussi continuellement en opération. On peut se procurer toutes les espèces de bois nécessaires aux grandes constructions qui se font sur l'île. Les billots sont coupés tout près des scieries. De très belles maisons ont été construites en bois indigène pour le gouverneur, le chirurgien, les ministres de la religion et les autres officiers supérieurs. Au temps de ma visite on construisait une grande forge à laquelle devaient être ajoutés des ateliers de machine, plomberie, peinture et ferblanterie. Toutes ces constructions et beaucoup d'autres, telles que boutiques et magasins, ont été construites sur le même plan et peintes en harmonie avec le plan général. On a construit un bon chemin carrossable d'environ dix milles de longueur sur la rive sud de l'île, jusqu'à la Baie-Ellis, où est le tombeau du fameux pirate du golfe—Gamache—qui s'est fait enterré debout afin d'avoir une avance sur les autres lorsque le jour de la résurrection viendra. Ici, à la Baie-Ellis, M. Ménier se propose de se construire un château pour lui-même; on tire présentement la pierre de différents endroits dans l'île. Il y a aussi en construction ici un immense brise-lames en dedans duquel un grand nombre de navires à fort tirant d'eau peuvent trouver abri. La baie Ellis donne déjà un bon abri contre les mauvais temps, mais lorsque le vent souffle du sud, la houle est très forte, et bien que les navires puissent entrer aisément et avec sûreté, il y a le désagrément de la grosse houle. Le brise-lame, dont déjà plusieurs centaines de pieds sont construits, fera disparaître cela une fois fini. C'est l'intention de M. Ménier de commencer des travaux sur d'autres points de l'île, particulièrement à la Baie au Renard, où il y a déjà un havre assez bon pour de petits vaisseaux, aussitôt que la dispute à propos des droits des squatters sera réglée définitivement.

Pour tous ces travaux, constructions d'habitations et de chemins, coupe du bois dans la forêt, on a employé des ouvriers, résidant déjà dans l'île ou importés de Québec et des paroisses voisines, et tous les matériaux et les provisions de bouche pour nourrir tout ce monde ont été pris sur l'île ou importés de Québec à bord du steamer de M. Ménier, le *Savoy*, navire enregistré sous pavillon anglais. Ce steamer voyage régulièrement depuis plusieurs années entre l'île et Québec, et comme il est la plus grande partie du temps dans l'île, il a déjà été d'un grand secours dans plusieurs naufrages. Tous ceux qui ont été employés à ces travaux, ouvriers ou simples manœuvres, sont Canadiens, quatre ou cinq seulement des premiers employés de M. Ménier, étant des français de la vieille France, et plusieurs parmi ces derniers sont déjà en bonne voie de naturalisation, car ils se choisissent des femmes en Canada. Ainsi nous croyons que si le rendement de la pêche à l'île d'Anticosti a baissé, la somme de capital et de travail dépensé dans l'île a considérablement augmenté.

Ci-suit un résumé des rapports de la plupart des gardes-pêche locaux, donnant en détail l'état des pêches dans chacune de leurs subdivisions.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE LOCAUX.

Subdivision de Ristigouche, s'étendant de la Tête de Marée à la Pointe Maguasha. M. Charles Brown dit que la pêche au saumon a été moyenne. Le rendement total n'a pas atteint celui de l'année dernière, mais cela s'explique par le fait que trois stations de pêche louées au club de saumon de Ristigouche n'ont pas été pêchées cette année. Le saumon est arrivé de bonne heure en mai, avant que plusieurs filets fussent tendus. La rivière principale et ses tributaires contiennent beaucoup de poisson reproducteur.

La pêche à l'éperlan a été bonne, le rendement s'élevant à 266,642 livres, ce qui est une augmentation considérable sur l'année dernière. On se livre à cette pêche avec plus de vigueur chaque année. Jusqu'à présent, il n'y a pas de signe que le poisson diminue. Il n'y a pas de passes migratoires dans la subdivision et il n'y en a pas besoin.

Subdivision de Carleton s'étendant de Maguasha à la Grande-Cascapédia. M. James Green fait rapport que la pêche au saumon a été au-dessous de la moyenne. Il attribue cela aux tempêtes du mois de juin, qui ont détruit plusieurs rets au meilleur temps de la pêche. Le hareng du printemps a été abondant, et la pêche du hareng gras d'automne a été beaucoup au-dessus de la moyenne. La morue a été abondante, et tous ceux qui ont fait cette pêche ont bien réussi. Il n'y a présentement dans cette subdivision qu'une seule petite homarderie, employant deux pêcheurs. Leur pêche a été bonne dans les commencements, mais le homard a manqué de bonne heure.

Subdivision de Bonaventure, s'étendant de la Cascapédia à Paspébiac. Le garde-pêche George Forest rapporte une augmentation considérable dans le rendement général de la pêche dans son district. Deux nouvelles stations de rets à saumon ont été établies. Le hareng du printemps a été abondant, mais le hareng d'automne a été rare. La morue a été très abondante, et grâce à la belle température d'automne la pêche a pu être continuée tard en novembre. Les rapports montrent une légère augmentation dans l'industrie du homard, mais cela est dû à l'établissement d'une nouvelle homarderie, et non pas à aucune augmentation dans la pêche du homard, qui continue à décroître.

Subdivision de Fort Daniel, s'étendant de Paspébiac à la Pointe au Maquereau. Le garde-pêche F. X. Chapados rapporte une légère diminution dans la pêche au saumon, mais une augmentation dans celle du homard. Cette augmentation est due entièrement à l'emploi d'un plus grand nombre de trappes. La pêche à la morue a été pauvre pendant l'été, mais la morue est venue en abondance pendant les mois d'octobre et novembre, et la pêche a été bonne. Le hareng n'a pas été aussi abondant que d'habitude.

Subdivision de la Grande-Rivière, s'étendant de la Pointe au Maquereau au Barachois de la Malbaie. Le garde-pêche John Keays rapporte que la pêche au saumon a été d'environ un quart plus forte que celle de l'année précédente. La pêche à la morue n'a pas été aussi forte que celle de 1897. Cela a été dû à la rareté de la boitte, le hareng et l'encornet n'ayant pas été constants. La pêche à l'éperlan s'est ouverte bonne en octobre, mais elle a beaucoup diminué en novembre, de sorte que le résultat général est au-dessous de la moyenne. L'industrie du homard montre une légère augmentation.

Subdivision de Gaspé, s'étendant du Barachois de la Malbaie au Cap Rosier. Le garde-pêche Walter Langlois rapporte une augmentation de 46,810 livres dans le produit de la pêche au rets du saumon, comparée avec celle de 1897. Le hareng a été abondant. La pêche à la morue a commencée le 22 mai, et s'est continuée assez bonne jusqu'au 15 août. Entre cette date et le premier septembre, la pêche a été plus tranquille, mais vers le milieu de septembre elle s'est améliorée et a continué à être bonne jusqu'au 16 octobre, lorsqu'une grosse tempête de nord-est a frappé la côte ; après cela la pêche a été très faible. Pendant cette tempête vingt bateaux de pêche et dix bacs, ont été totalement perdus à la Pointe Saint-Pierre. Les pêcheurs de la Pointe Saint-Pierre ont demandé à M. Langlois d'attirer l'attention sur la nécessité d'un brise-lames à cet endroit pour la protection des bateaux de pêche. Cette station de pêche est considérable, et ce n'est pas la première fois que des bateaux à l'ancre ont été détruits. La pêche au homard montre une augmentation de 13,470 livres; cette augmentation est due entièrement à l'ouverture de quatre homarderies nouvelles ; autrement la mise en boîtes aurait été au-dessous de la moyenne. La pêche à l'éperlan montre une petite diminution, due aux forts vents du nord pendant le temps de la pêche. Ces vents ont empêché l'éperlan de venir aux endroits de pêche ordinaires.

Subdivision de la Rivière au Renard, du Cap Rosier au Cap Renommé. Le garde-pêche Moïse Aspireau rapporte que la pêche à la morue a été assez bonne pendant le temps de la pêche d'été, c'est-à-dire depuis l'ouverture de la saison jusqu'au 15 août. Pendant l'automne, cependant, la pêche a manqué. Le hareng a été abondant au

printemps et pendant l'été, mais rare en automne. La pêche du homard a diminué de près des deux tiers, bien que le nombre de trappes fut plus grand que celui de l'année précédente. Le capelin a été rare, ce poisson ayant presque disparu de la côte.

Subdivision de Mont-Louis, du Cap Renommé à Marsouins. Le garde-pêche Louis Létourneau fait rapport que la pêche au homard a été petite, et une des deux homarderies de la subdivision a été obligée d'arrêter de bonne heure en juin. La pêche au saumon a été bonne, et les prix obtenus pour ce poisson ont été plus élevés que d'ordinaire. Le hareng a été abondant dans la partie ouest du district, mais rare à l'extrémité est. La morue est arrivée en mai, et la pêche a bien commencé, mais elle a diminué à mesure que la saison a avancé, et le total a été au-dessous de la moyenne. La pêche du saumon à la mouche a été bonne dans la rivière Madeleine, et maintenant que la rivière Mont-Louis est protégée, le saumon y augmente rapidement.

La subdivision Sainte-Anne de Marsouins à Cap Chatte. Le garde-pêche Didace Bouchard fait rapport que la pêche du saumon au rets a été bonne. Le saumon a été abondant dans la rivière Sainte-Anne; on y a pris plus de quatre cents saumons à la mouche. La pêche à la morue a aussi bien réussi; elle a duré jusqu'en automne; on a pris de la morue le 25 novembre. Le hareng a été abondant, mais comme cela a été l'habitude pendant ces dernières années, il a été fréquemment chassé par la baleine blanche. Le maquereau et le capelan semblent avoir complètement disparu de cette partie de la côte.

Subdivision de Godbout, de Manicouagan aux Jambons. Le garde-pêche N. A. Comeau constate une augmentation de dix milles livres dans la pêche du saumon; la pêche à la mouche a été bonne. La pêche à la morue a été de beaucoup moins que la moyenne. La pêche au hareng a donné plus de 900 barils, ce qui est pour cette subdivision beaucoup plus que la moyenne. La chasse au loup marin de printemps et d'été n'a pas été aussi profitable que celle de 1897. Une petite homarderie a été en opération à Cawees, et cette industrie a été meilleure que les deux années précédentes.

Subdivision de Moisie, de Jambons à Pigou. Le garde-pêche Théotime Migneault dit que le premier saumon a été pris dans les rets de la rivière Moisie le 17 mai, que la pêche a continué à être bonne jusque vers la fin de juin, et que les rets ont été levés le 8 juillet. Cent cinquante neuf saumons, pesant 3,980 livres ont été pris dans la rivière par cinq lignes pendant une courte période de temps. La pêche à la morue a été beaucoup au-dessous de la pêche ordinaire; le nombre de navires et bateaux employés à cette pêche a été moindre que l'année précédente, et des tempêtes ont, pendant le mois d'août, tenu les bateaux dans le havre presque la moitié du temps. Le maquereau a manqué complètement. Le hareng du printemps a été abondant, mais celui d'automne a manqué.

Subdivision de Mingan, de Pigou à Watsheeshoo. Le garde-pêche George DuBerger constate dans la pêche à la morue une augmentation de 2,460 quintaux; cette augmentation vient entièrement de la partie ouest du district; à la Pointe aux Esquimaux, dans la partie est, la pêche a été pauvre. La pêche du saumon aux rets a été bonne; plus de 40,000 livres ont été prises dans l'estuaire de la rivière Saint-Jean, ce qui a été beaucoup au-dessus de la moyenne. La chasse au loup marin sur la glace en avril a été meilleure qu'en 1897; mais cette pêche est abandonnée graduellement à mesure que se perdent les bateaux qui servaient à la faire ou deviennent incapables de tenir la mer. On ne les remplace pas. La boitte nécessaire à la pêche à la morue n'a pas été aussi abondante que d'ordinaire, et un temps précieux a été perdu à s'en procurer.

Subdivision de Natasquan, de Watsheeshoo à la Pointe aux Anglais. Le garde-pêche John W. Scott constate que la pêche au loup marin montre une petite augmentation sur celle de 1897. La pêche au saumon n'a pas été aussi bonne que d'habitude. La morue montre une diminution de 65 pour 100 due entièrement au fait que le capelan n'est pas venu dans les rivières en juin et juillet comme d'ordinaire. Le hareng a manqué complètement. On n'en a pas pris un seul baril, tandis qu'en 1897 on en avait pris 700. Le homard montre une petite augmentation, due au fait que plusieurs nouvelles homarderies ont été ouvertes.

ILES DE LA MADELEINE.

Subdivision du sud—Iles de l'Entrée, Amherst et à la Meule.

Le garde-pêche J. A. Chevrier fait rapport que la chasse au phoque du printemps a complètement manqué; vu le bas prix de l'huile, cette chasse est peu à peu abandonnée. Le hareng du printemps est venu en grande abondance dans la baie Plaisante, et comme la température était belle et qu'une flotte nombreuse des provinces maritimes et des Etats-Unis était en quête de boitte, les pêcheurs locaux en ont bénéficié.

Le maquereau du printemps a été abondant et la pêche a été meilleure qu'en 1897, mais il n'y a aucun doute que les pêcheurs locaux auraient fait encore une meilleure pêche si ce n'eut été du nombre immense de rets à mailler tendus à l'entrée de la baie par les navires étrangers et d'autres goélettes de pêche. Ces rets ferment complètement l'entrée de la baie. Le fait de préparer le poisson pris dans ces rets sur le lieu même de la pêche doit aussi être dommageable. M. Chevrier propose, pour mettre fin à cela, de faire stationner un côtre aux Iles de la Madeleine depuis le commencement de la pêche au hareng jusqu'à la fin de la pêche au maquereau de printemps. La pêche à la morue a été bonne, mais elle n'est pas faite maintenant d'une manière aussi générale qu'autrefois aux îles. La pêche du maquereau d'automne a été bonne. La principale cause en est que la température a été belle.

La pêche au homard, qui est une des principales industries des îles, montre une diminution, et cela en dépit du fait que plusieurs nouvelles homarderies ont été établies. Il n'y a pas eu de violation des règlements de pêche dans la division sud des îles.

Subdivision du nord—Iles Allright, Half, Bryon et Grosse.

Le garde-pêche Procule Chevrier fait rapport que la chasse au loup marin du printemps a manqué complètement sur toutes les îles, à l'exception de l'île Bryon, où la glace s'étant entassée sur la rive, a permis de faire une bonne chasse, de la terre même. Le hareng du printemps a été abondant à toutes les îles, et pendant la saison du frai, qui dure environ deux semaines en mai, on pouvait en prendre tant qu'on voulait. Le maquereau du printemps a été abondant, mais on n'en a pas beaucoup pêché dans cette subdivision. La morue aussi a été abondante, mais peu de personnes ont fait cette pêche. La pêche du maquereau d'automne a été bonne; le poisson était abondant et la température favorable. L'industrie du homard continue à montrer une diminution, nonobstant l'augmentation du nombre de trappes chaque année.

Le tout humblement soumis,

W. WAKEHAM,
Officier en charge de la division des pêcheries du golfe.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DE GARDES-PÊCHE DANS LES DISTRICTS À L'INTÉRIEUR DE QUÉBEC (À L'EXCLUSION DE LA DIVISION DU GOLFE).

RIVE SUD, FLEUVE SAINT-LAURENT, DU CAP CHAT À LA POINTE-LÉVIS.

Le garde-pêche T. Martin, de Sainte-Félicité, constate une augmentation considérable dans la valeur générale des pêches de son district, augmentation qui s'est fait sentir surtout aux Capucins, à Sainte-Félicité et à la Baie au Sable. Dans ces dernières années la morue a été abondante sur la côte du comté de Rimouski jusqu'à la rivière Blanche. La pêche a été même meilleure que celle de l'année précédente, mais vers la fin de l'été les *belugas* (baleines blanches) ont paru les poursuivre et les chasser. Le hareng a été très abondant et l'on en a pris beaucoup tout le long

de la côte spécialement à la baie au Sable, où le manque de ce qu'il fallait pour le préparer a seul empêché d'en prendre davantage. Bien que le saumon semble être aussi abondant que jamais dans la rivière Matane, il ne sautait pas à la mouche et les pêcheurs n'en ont pris que quelques-uns. Les autres pêches ont donné la moyenne. Il n'y a pas eu de violations directes des règlements de pêche. Le poisson pris dans ce district est presque tout consommé dans le comté, mais on en a expédié quelques cargaisons dans le district du Saguenay et ailleurs. La valeur du rendement total est portée à plus de $34,000, une augmentation de 50 pour 100 sur l'année précédente.

Le garde-pêche Zéphirin Lavoie, qui a charge de la partie supérieure du comté de Rimouski, dit que le rendement des pêcheries en général diminue constamment, et que l'alose et le maquereau sont des choses du passé. Les règlements ont été assez bien observés. Le principal poisson de ce district est évidemment le hareng, dont on a salé près de 800 barils, outre un million de livres qu'on a vendu frais, non compris 800 barils de hareng-sardine. La valeur totale de la pêche est évaluée à $46,000.

Le garde-pêche Alphée Côté, qui a charge du comté de Témiscouata, rapporte, après avoir visité toute sa division, que le poisson devient de plus en plus rare. Au printemps on prend beaucoup de hareng, de même que beaucoup de poisson commun et mêlé, dont l'on ne se sert que pour faire de l'engrais. Le hareng salé et presque tout l'autre poisson pris ici est consommé en Canada, à l'exception de la sardine, que l'on exporte aux Etats-Unis. On pêche considérablement l'éperlan à l'hameçon à travers la glace, spécialement à l'île Verte. C'est à peu près la seule espèce de poisson qui ne montre pas de diminution. A Cacouna un pêcheur a pris $30 valant de loups marins dans sa pêche. Il a remarqué que ces animaux étaient très voraces. Ils attaquaient et détruisaient les autres poissons; ils tuaient même les saumons. Il n'a pu s'emparer que des plus petits, car les plus gros brisaient sa pêche et s'échappaient. Pour l'année prochaine il a un plan à l'aide duquel il espère pouvoir prendre tous ceux qui entreront dans sa pêche. Le garde-pêche a aussi visité le lac Témiscouata, qui est dans les limites de son district. Là où l'on prenait autrefois 400 barils de poisson blanc, on n'en a pris que 14 cette année. On attribue cette diminution au barrage construit il y a environ dix ans sur la rivière Madawaska, à Edmonton, N.B. Depuis la construction de ce barrage les vieux pêcheurs ont constaté une diminution constante du poisson. Il n'y a pas encore de passe-migratoire à ce barrage. Il a constaté la présence de beaucoup de sciure de bois dans la rivière, suffisamment pour nuire au poisson. On lui a dit que la pêche aux rets se pratiquait dans les lacs de l'intérieur en contravention des règlements, mais il n'a pu surprendre aucun des délinquants ni obtenir de preuves suffisantes pour en faire condamner. Il faudrait un bon gardien à ou près du lac Témiscouata pour empêcher cette pêche illégale et destructive.

La valeur totale de la pêche est fixée à $250,00, une diminution de plus de 25 pour 100 sur l'année dernière.

Le garde-pêche George Sirois, qui est en charge du comté de Kamouraska, fait aussi rapport d'une diminution générale dans le rendement des pêcheries de sa localité, diminution qu'il attribue à la rareté du poisson. Ce fait a été constaté avec regret à la fabrique de sardines de Saint-André, qui a été obligée de cesser ses opérations à cause du manque de poisson. Les règlements de la pêche sont bien observés.

Le garde-pêche Ephrem Gagnon, dont la division s'étend jusqu'à la Pointe-Lévis, déclare qu'il a visité tous ses pêcheurs et a essayé d'obtenir un rapport véridique du rendement des 155 pêches qu'il a sous ses charges. Sur ses pêches, quarante étaient ce qu'ils appellent pêches anglaises, ou enclos faits en treillis métallique, pêches qui prirent licence, mais les autres étaient des enclos à anguille. L'anguille, qui est le poisson principal de cette division (on en a pris plus de 375,000 livres), a été aussi abondante que l'année dernière, mais la pêche aurait pu être plus considérable si les enclos n'avaient pas été détruits par une forte tempête dans l'automne. Les pêcheurs on cru qu'il était trop tard pour les refaire. On voit maintenant très peu de saumon dans ce district: on en a pris guère plus de 500 livres pendant toute la saison. L'éperlan a aussi été très rare. Le rendement total, évalué à environ $27,000, se vend pour la consommation locale et pour le marché de Québec. Les règlements ont été bien observés. Une seule infraction lui a été signalée. C'était un pêcheur qui pêchait sans licence. Il a confisqué ses rets et les a vendus. Il y a eu quelques plaintes au sujet de la sciure de bois que l'on jette dans les rivières de son district.

RIVE NORD, FLEUVE SAINT-LAURENT, DE QUÉBEC À BERSIMIS.

Le garde-pêche Joseph Pouliot, qui a charge du comté de Montmorency, qui comprend l'île d'Orléans, déclare que la pêche dans ce district est d'une façon régulière. La pêche au saumon et celle à l'alose ont manqué complètement. On n'en a pris que 300 livres de chaque espèce, tandis que il n'y a encore que quelques années, il n'était pas rare de voir une seule pêche prendre de cinq à six cents aloses dans une seule marée. Le doré, le poisson blanc et le bar disparaissent aussi, et on en prend moins d'année en année. L'anguille est à peu près le seul poisson qui donne un rendement moyen. M. Pouliot a visité toutes les pêches de son district, plus de 100. Quelques-unes sont faites en branches, en lattes, ou en treillis métallique, tandis que d'autres le sont partie en branches, partie en treillis métallique. Quelques-unes paient licence, les autres n'en paient pas. Comme le saumon n'est plus pêché en quantité payante, ces pêches sont tendues plus tard dans la saison, presque toutes pour l'anguille, pendant l'automne. Le rendement total de cette division est évalué à $10,000, une diminution d'un tiers sur celui de l'année dernière.

Le garde-pêche U. Bhéreur, du comté de Charlevoix, constate aussi une diminution dans le rendement des pêcheries de ce comté. On prend beaucoup de truite mouchetée dans les lacs de l'intérieur. On a pris six baleines blanches qui ont donné plus de 300 gallons d'huile.

Le garde-pêche L. N. Catellier, de Tadoussac, rapporte que la pêche au saumon dans son district a dépassé 100,000 livres, presque tout pris avec les rets, car les pêcheurs à la ligne n'ont pas eu de chance cette année. Le saumon est arrivé environ trois semaines plus tôt que d'habitude, et l'eau étant haute, le saumon a pu atteindre le haut des rivières avant l'arrivée des sportsmen. Le pêcheur avec rets qui a une licence pour une station la considère comme partie de son bien et observe soigneusement les règlements. Tout le saumon pris dans les pêches aux rets dans cette division est expédié à Montréal et à Québec, tandis que le produit des enclos sert plus à la consommation locale. La pêche illégale ne se pratique pas autant qu'autrefois dans la rivière Saguenay, mais il s'en fait encore. M. Catellier dit que l'on a pris dans sa division 200 baleines blanches, dont la valeur totale est portée à $31,000, soit une augmentation de 80 pour 100 sur la pêche de 1897.

DISTRICTS DE L'INTÉRIEUR.

Divisions de Mégantic et Sherbrooke.

Le garde-pêche Allan McLeod, qui a la surveillance du district du lac Mégantic, dit que la saison de pêche a été très prospère. Le poisson est aussi abondant qu'il y a dix ans. Ce lac, étant admirablement situé et d'accès facile, attire un grand nombre de touristes et amateurs de pêche tant du Canada que des Etats-Unis. Ces pêcheurs sont une manne pour les colons, qu'ils emploient comme guides dans leurs excursions de pêche et de chasse, et dont ils achètent les provisions de bouche. M. McLeod est d'opinion que la saison défendue pour la pêche de la grosse truite grise, le principal poisson du lac Mégantic, devrait commencer plus à bonne heure, parce que ce poisson, dès le 20 septembre, s'assemble sur ses frayères, et il ne convient pas de le prendre après cette date. Les rives du lac Mégantic sont presque toutes habitées maintenant, ce qui rend la pêche illégale facile à pratiquer, mais difficile à découvrir, car les colons ne se dénoncent pas les uns les autres. Il a visité les barrages sur les différents cours d'eau dans le voisinage de ce grand lac. Plusieurs moulins nouveaux ont été construits l'été dernier. Il a saisi treize rets à mailler et les a détruits, mais a été incapable d'en poursuivre les propriétaires faute de preuves directes.

Le garde-pêche John McCaw, qui a la surveillance du district de Sherbrooke, rapporte qu'il y a moins de pêche illégale cette année que les années précédentes. Il se plaint que l'on n'accorde pas assez de protection aux magnifiques nappes d'eau des Cantons de l'Est, si remplies d'attraits pour les sportsmen.

Magog et Brome.

Le garde-pêche Hugill Ball, qui a la surveillance du côté ouest du lac Memphremagog, déclare qu'on y a pris plus de grosses truites grises que l'année précédente, bien que la pêche n'ait pas été aussi bonne que celle des années antérieures. Le poisson a été abondant sur les frayères ; il est apparu dès le 10 octobre. Un bon gardien y a fait observer strictement les saisons défendues. Un bateau a été confisqué et deux délinquants condamnés.

Le garde-pêche C. G. Boyenton, qui a la surveillance de l'autre rive du lac Memphremagog, fait rapport qu'il s'est fait beaucoup de pêche illégale au filet pendant la saison de la pêche, mais il a fait de son mieux pour l'empêcher avec le peu de moyens à sa disposition. Il est d'opinion que l'on pourrait permettre la pêche au poisson blanc au filet ou à la seine, dans certaines parties du lac, et à certains temps de l'année, comme ce poisson blanc ne mord pas à l'hameçon, il serait peut-être avantageux d'accorder la permission aux colons, qui autrement feront la pêche en cachette, et les lois de pêche pourraient être alors mieux respectées. Ce privilège est accordé aux citoyens des États-Unis qui demeurent à l'extrémité sud de ce lac, sur les frontières de l'Etat du Vermont, où le poisson blanc semble être plus abondant que la grosse truite grise.

La baie Missisquoi.

Le garde-pêche P. E. Luke, qui a la surveillance de la baie Missisquoi, dit que la pêche considérable de doré aurait été encore plus considérable si la glace ne s'était pas mise en mouvement si à bonne heure au printemps. Pour quelque raison inconnue, le poisson blanc n'est pas apparu aussi à bonne heure que d'habitude, ce qui a rendu la pêche d'automne très improfitable. Tout le poisson que l'on prend ici est expédié à New-York ou à Boston. Les règlements sont bien observés. Cet officier a saisi une goélette pour pêche illégale dans le mois de juin, et dans l'automne il a confisqué un rets à mailler sur le côté est de la baie.

Rivière Richelieu.

Pierre Lévesque, qui a la surveillance de la partie supérieure de la rivière Richelieu, déclare que le rendement général de la pêche a beaucoup diminué à cause des mesures restrictives récemment adoptées pour limiter et restreindre l'usage d'engins de pêche. C'est ainsi qu'il n'y a eu en usage que 46 puisettes, contre 130 l'année précédente. La morue est le principal poisson de ce district, et on en a pris en grande quantité. M. Huot, propriétaire des deux grandes pêches à anguille dans cette rivière, en a pris 65,000 livres à lui seul. Si l'on maintenait ces restrictions en force, la pêche à la ligne s'améliorerait promptement, et la majorité de la population serait heureuse de ces changements bienfaisants. Le fait que le garde-pêche a saisi trente et une puisettes et quatre seines, est une preuve que l'on a beaucoup essayé à faire de la pêche illégale, mais ces saisies avec les cinq amendes imposées ont eu un effet salutaire. Il est heureux que les eaux de la rivière Richelieu soient demeurées hautes au printemps, ce qui a permis au poisson de monter dans les petits tributaires pour y frayer. Près des cinq sixièmes de la pêche sont exportés aux Etats-Unis.

Le garde-pêche J. G. Dion, de Chambly, dit que le rendement des pêches en bas de l'écluse de Chambly, sur la rivière Richelieu, a augmenté. Il attribue ce résultat à l'écluse même, que le poisson ne peut pas remonter. La grande pêche à anguille dans le voisinage du canton de Chambly a manqué complètement, et le propriétaire de la pêche n'a pas fait suffisamment pour payer le coût du permis, cependant les petites pêches à anguille en ont pris autant que d'habitude.

Le poisson commun, surtout la carpe, forme le gros de la pêche ici ; il rapporte cependant 7,000 livres d'achigan et de doré. Quelques-uns des pêcheurs licenciés du district de Sorel sont descendus dans la rivière aussi bas que Saint-Ours, empiétant ainsi sur les limites de la division de Richelieu. Le garde-pêche espère que cela ne se répétera pas une autre année. Ayant entendu dire que la pêche au dard se pratiquait en certaines parties de son district, M. Dion est allé sur les lieux et a arrêté

cette pêche. Il a notifié tous les intéressés que la pêche à la seine ne serait pas permise l'année prochaine. La valeur totale des pêches des deux divisions ci-dessus ne s'élève qu'à $7,300.

Divisions de Beauharnois et Châteauguay.

Le garde-pêche W. H. Dewitt constate une augmentation dans la pêche de l'achigan, du doré, de la perche et de l'anguille, mais une diminution dans celle de l'esturgeon. Environ 85 pour 100 de la pêche sont expédiés sur les marchés de Montréal et la balance est consommée dans la localité. Il serait favorable à la proposition de restreindre l'usage de seines dans cette partie du lac Saint-Louis. Les saisons défendues ont été bien observées. Les propriétaires de scieries ont aussi bien observé les règlements. La carpe est devenue si abondante que l'on recommande de permettre de se servir de seines dans les petits cours d'eau où elles montent pour frayer.

Le garde-pêche J. D. McMillan, qui a la surveillance du côté sud du lac Saint-François, constate aussi une augmentation dans la pêche du doré, du maskinongé et de la perche, et une diminution dans celle de l'esturgeon. On attribue l'augmentation à la prohibition de l'usage de seines et de puisettes dans ces eaux, et la diminution aux forts vents d'automne, qui ont dérangé les lignes à l'esturgeon. Les passes migratoires en existence sont en bon état, mais là où il y en aurait le plus besoin, il n'y en a pas, spécialement à Dewittville. Les propriétaires de scieries ne jettent pas la sciure de bois dans les cours d'eau. La proximité de ces eaux des Etats-Unis en font une place de villégiature fréquentée par un grand nombre de touristes tous les étés.

Division de Montréal.

Le garde pêche John Morris rapporte que la pêche a été moyenne dans la première partie de la saison, mais que cela n'a pas duré longtemps. La qualité du poisson mou n'atteignait pas la moyenne. Les différents règlements ont été assez bien observés ; très peu d'infractions sont venues à sa connaissance. La valeur totale du poisson pris n'atteint pas $4,000.

Division de Verchères.

Le garde-pêche Charles Robitaille rapporte que la pêche cette année a donné un surplus sur celle de l'année précédente. Il s'est fait beaucoup de pêche illégale dans le voisinage des îles de Contrecœur et au Bout-de-l'Ile ; à chaque visite à ces endroits il a saisi et détruit plusieurs rets à mailler et puisettes, mais il ne paraît pas en avoir découvert les propriétaires. Il a fait de son mieux pour empêcher la capture du petit ou jeune poisson. Suivant cet officier on ne devrait pas permettre la pêche à la seine entre le 15 juin et le 1er septembre, vu qu'il est difficile pendant la saison chaude de conserver le poisson en bon état, spécialement le poisson mou. Cette mesure serait à l'avantage de tout le monde, du pêcheur comme du consommateur.

Division de Nicolet.

Le garde-pêche Geo. Boisvert dit que la plupart des pêcheurs cherchent à diminuer le chiffre du poisson qu'ils prennent, dans l'espérance que par ce moyen ils arriveront à faire abolir le système de licences, mais il arrive, en prenant des notes de temps à autre, à une estimation assez exacte du rendement de la pêche. Il a remarqué que non seulement la pêche était active, mais que le poisson pris était plus gros que les années précédentes, surtout l'esturgeon et l'alose. La plus grande partie du poisson pris dans cette division est envoyé sur les marchés de Montréal, Sherbrooke et Trois-Rivières. Il a fait une surveillance active pendant la saison défendue de la pêche, mais n'a pas constater d'infractions aux règlements. Il y a une scierie à Bécancour près de laquelle on devrait placer une passe migratoire, car cette scierie ferme complètement la rivière. Comme question de fait il n'y a aucune passe migratoire dans cette division. Il recommande de poser une marque spéciale sur tous les engins de pêche licenciés, afin de faciliter aux officiers de pêche la saisie de ceux qui ne le sont pas. Le principal abus dont on se plaint est l'usage dans les endroits isolés de seines à petites mailles qui détruisent le petit poisson. La valeur totale du poisson pris ici dépasse $6,000.

Divisions de Berthier et Maskinongé.

Le garde-pêche Gabriel Caron rapporte que la pêche a été, cette année, meilleure que l'année précédente, mais que le poisson était plus petit. L'augmentation est ouvertement attribuée à une pêche excessive et illégale. Le fait que ce garde-pêche a détruit 162 puisettes non licenciées est une preuve évidente de la somme de pêche illégale qui se fait dans cette partie du lac Saint-Pierre. Quelques pêcheurs ont des permis pour un ou deux verveux, et en ont de six à dix en opération.

Il recommande aussi que tous les engins de pêche licenciés soient distinctement marqués comme tels. Le poisson qui n'a pas la grosseur voulue par les règlements n'est pas envoyé sur le marché de Montréal, où le marché est surveillé de près par l'officier Riendeau, mais on l'envoie dans les villages, dans la direction de Québec. Il termine son rapport en disant qu'il considère la pêche à la seine comme la plus destructive de toutes les pêches, car les seines, lorsqu'elles sont traînées dans les petites baies où les poissons ont déposé leurs œufs, doivent les déranger et les détruire.

Division de la rivière Ottawa.

Le *garde-pêche Dosithée Chénier*, de Hull, déclare que bien que le nombre de licences ait été moins nombreux cette année, cependant le rendement des pêches dépasse celui de l'année précédente. Il constate ce fait surtout dans le lac Deschênes, où l'on a pris de fortes quantités de doré, d'esturgeon et de barbote. Le poisson de ce lac est plus gros et l'on attribue son abondance à l'absence de sciure de bois et de déchets dans les eaux claires, qui font contraste avec celles de l'Ottawa inférieur, où les pêcheurs passent la moitié de leur temps à nettoyer leurs filets. Les scieries de Buckingham jettent tous leurs déchets dans la rivière, et chaque fois qu'il visite la rivière du Lièvre il la trouve remplie de déchets, de même que la baie voisine dans la rivière Ottawa, où ils s'accumulent au détriment et malgré les protestations des pêcheurs. Il s'est fait beaucoup de pêche illégale au printemps, lorsque l'eau était haute. Ces pêcheurs vendent le produit de leur pêche dans les petits villages. Ils craignent de se faire découvrir s'ils viennent à la ville.

Le fleuve Saint-Laurent.

Le *garde-pêche Joseph Riendeau*, de Montréal, surveille cette partie du fleuve Saint-Laurent qui s'étend du lac Saint-François au lac Saint-Pierre. Il dit qu'il est presque impossible d'avoir une idée approximative de la quantité de poisson prise, vu qu'on en dispose en grande partie dans l'intérieur de la province, et que le garde-pêche n'en tient pas compte. Dans ses visites fréquentes aux différents districts de pêche, il cherche non pas seulement la protection des pêcheries, mais celle des pêcheurs eux-mêmes.

Dans plusieurs circonstances des cultivateurs à l'aise et même des marchands ont réussi à obtenir des licences pour faire concurrence au pêcheur pauvre qui n'a que sa pêche pour vivre. Quelques-uns de ces gens riches ne paient même pas de licence. Le garde-pêche d'un district devrait avoir le pouvoir de faire un choix et de ne donner des licences qu'à ceux qui font un métier de la pêche. Il trouve que ces districts confiés à la surveillance d'un seul garde-pêche sont trop grands, et qu'une seule personne ne peut, à moins d'y consacrer tout son temps, ni protéger ces districts ni empêcher qu'il ne s'y fasse plus ou moins de pêche illégale. Lors d'une de ses visites à l'île Perrot, il a surpris et arrêté quatre individus qui seinaient sans permis. Croyant qu'il leur avait donné une leçon suffisante, il les remit en liberté, car ils étaient trop pauvres pour payer les amendes. La plupart des illégalités sont commises sur le lac Saint-Pierre, et en quelques semaines de temps il a détruit 300 puisettes avec de petites mailles ou longues ailes. Il croit qu'il y avait à ce temps sur le lac plus de mille pêcheurs à la puisette. Ces engins font beaucoup de dommage au petit poisson et devraient être prohibés, ou au moins le nombre diminué. M. Riendeau est d'opinion que le goudron appliqué à ces verveux est très dommageable, et il prétend que le poisson pris dans ces pêches est en partie empoisonné, et au bout de peu de temps ne convient plus pour être mis sur nos meilleurs marchés.

M. Riendeau remarque que sur le marché de Québec on vend du poisson en toute liberté pendant la saison défendue. Quelqu'un devrait être chargé de surveiller les marchés de cette ville à l'ombre même des chambres provinciales.

PROVINCE DE QUÉBEC—District du Golfe.

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage, les espèces et les quantités de poisson prises, et le nombre d'hommes occupés à l'exploitation des pêcheries du **Comté de Bonaventure**, province de Québec, pendant l'année 1898.

SUBDIVISION DE RISTIGOUCHE (De la tête de la marée sur la Ristigouche à Maguasha).

Numéro.	Divisions.	Bateaux de pêche.			Matériel de pêche. Rets à mailler.			Seines.			Lines traînantes.		Lignes à main.		Espèces de poisson.					Numéro.
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Saumon, frais, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau salé, brls.	
	Comté de Bonaventure.		$				$			$		$		$						
1	Ristigouche	53	795	100	30	6000	4000	....	......	.. ...	...	.....	..	.....	41900	50	8000	......	....	
	SUBDIVISION DE CARLETON (Maguasha à Maria).																			
1	Nouvelle	72	1020	144	100	2400	1700	3	120	60	....	.....	40	30	8500	220	1000	1000	....	1
2	Carleton	125	1660	210	250	5000	2500	20	600	200	...	....	35	26	17500	400	6000	7000	1	2
3	Maria	155	2060	360	350	6000	2700	15	450	150	...	.....	75	55	27200	340	3000	8000	1	3
	Totaux	352	4740	714	700	13400	6900	38	1170	410	...	.....	150	111	53200	960	10000	16000	2	
	SUBDIVISION DE BONAVENTURE (New-Richmond à la Pointe de Paspébiac).																			
1	New-Richmond	16	160	24	50	800	300	....	.....	....	....	.....	10	3	....	110	1500	3000	....	1
2	Capelan et Black-Capes	164	1760	194	365	7800	4150	10	300	200	6	30	15	5	14539	990	7000	6000	....	2
3	Bonaventure	250	3460	375	500	10000	5000	54	1400	1080	30	150	675	202	6900	1000	15000	20000	....	3
4	New-Carlisle	40	450	60	90	1650	900	20	600	400	10	50	90	27	835	150	5000	2000	....	4
5	Paspébiac	170	2750	300	340	6120	3400	30	900	900	80	400	450	135	....	500	6000	6000	...	5
	Totaux	640	8580	953	1345	26370	13750	114	3200	2580	126	630	1240	372	22274	2750	34500	37000	....	

ETAT indiquant la quantité et la valeur du poisson, etc.—**Comté de Bonaventure**—*Suite.*

SUBDIVISION DE RISTIGOUCHE (De la tête de la marée sur la Ristigouche à Maguasha).

Numéro.	Divisions.	Homard, en boîtes, liv.	Homard, vivant, qtx.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Egrefin, frais, liv.	Egrefin, séché, qtx.	Merlan, séché, qtx.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Anguille, barils.	Carrelet, liv.	Petite morue, liv.	Encornet, barils.	Poisson commun ou mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson pour la boitte, barils.	Poisson pour engrais, barils.	Peaux de loup marin, nombre.	Valeur totale.	Numéro.
	Comté de Bonaventure.																			$ c.	
1	Ristigouche	....	100	....	....	....	....	....	6000	266642	50	....	50000	....	200	....	....	500	4	26,747 10	1
	SUBDIVISION DE CARLETON (Maguasha à Maria).																				
1	Nouvelle	...	....	100	...	500	5	....	500	15700	2	1500	500	...	100	40	30	1500	....	5,002 00	1
2	Carleton	7800	1	90	....	700	7	....	......	....	4	25000	600	....	300	25	100	4000	....	11,359 50	2
3	Maria	.....	5	400	..	800	9	....	400	....	20	4000	700	....	200	155	120	5000	...	12,282 50	3
	Totaux	7800	6	590	....	2000	21	....	900	15700	26	30500	1800	....	600	220	250	10500	....	28,644 00	
	SUBDIVISION DE BONAVENTURE (New-Richmond à la Pointe Paspébiac).																				
1	New Richmond	......	....	55	....	600	....	....	800	....	4	......	....	....	....	14	12	400	....	1,095 20	1
2	Capelan et Black-Capes	5760	4	1195	4	3400	...	....	700	......	....	......	....	....	....	298	280	8600	....	18,031 20	2
3	Bonaventure	6624	4	2250	8	2000	10	....	2500	......	6	......	......	....	....	560	546	12000	....	23,741 80	3
4	New-Carlisle	......	2	185	1	1000	4	....	....	....	....	......	......	....	....	47	40	2000	....	2,733 10	4
5	Paspébiac	......	....	4300	12	3000	50	....	......	......	....	......	....	....	....	1075	900	3000	....	22,912 50	5
	Totaux	12384	10	7985	25	10000	64	....	4000	......	10	......	....	....	....	1994	1778	26000	....	68,513 80	

ETAT indiquant le nombre et la valeur des bâtiments, bateaux et matériel de pêche, etc.—**Comté de Bonaventure**—*Suite.*

SUBDIVISION DE PORT-DANIEL (De la Pointe Paspébiac à la Pointe au Maquereau).

Numéro.	Districts.	Bateaux de pêche. Nombre.	Bateaux de pêche. Valeur.	Bateaux de pêche. Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.	Lignes traînantes. Nombre.	Lignes traînantes. Valeur.	Lignes à main. Nombre.	Lignes à main. Valeur.	Espèces de poisson. Saumon, frais, liv.	Espèces de poisson. Hareng, salé, barils.	Espèces de poisson. Hareng, frais, liv.	Espèces de poisson. Hareng, fumé, liv.	Espèces de poisson. Maquereau, salé, barils.	Numéro.
	Comté de Bonaventure—Fin.		$				$			$		$		$						
1	Paspebiac	38	1500	63	40	780	776	7	165	132	35	400	130	80	3000	190	.....	.....	....	1
2	Nouvelle	40	1250	119	65	1150	1105	9	240	192	20	200	120	70	2200	250	.....	.....	....	2
3	Shegawake	53	1280	80	80	1450	1380	6	180	144	....		160	90	.....	300	.....	.....	....	3
4	Port-Daniel	166	4980	240	180	3400	3950	18	460	368	60	450	480	210	23594	500	.....	1000	...	4
5	Anse à Gascon	145	4500	216	200	3900	3870	20	480	384	100	950	432	220	6518	550	.....	.....	....	5
	Totaux	442	13510	718	565	10680	11081	60	1525	1220	215	2000	1322	700	35312	1790	.....	1000	....	
	Grand total	1487	27625	2485	2640	56450	35731	212	5895	4210	341	2630	2712	1183	152686	5550	52500	54000	2	

TABLEAU indiquant la quantité et la valeur du poisson, etc.—**Comté de Bonaventure**—*Suite.*

SUBDIVISION PORT-DANIEL (De la Pointe Paspébiac à la Pointe au Maquereau).

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Homard en boîte, liv.	Homard vivant, qtx.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin frais, liv.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée,	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Anguille, brls.	Carrelet, liv.	Petites morue ou *frost fish*, liv.	Encornet, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Peaux de loup marin, nombre.	Valeur totale.	Numéro.
	Comté de Bonaventure.																			c.	
1	Paspébiac	24864	....	600	5	......	50	12	....	......	....	.....	......	12	....	450	200	300	....	9,592 80	1
2	Nouvelle	......	....	480	4	.....	15	10	....	.....	....	......	.....	15	....	350	150	280	....	3,997 50	2
3	Shegawake	9408	....	670	....	....	8	....	......	......	...	......	....	8	...	525	200	300	....	6,425 10	3
4	Port-Daniel	30888	....	2400	8	......	150	40	......	14000	....	.....	.....	120	....	1670	750	450	....	26,167 40	4
5	Anse-à-Gascon	4176	....	3400	83	....	160	60	......	......	....	.....	......	200	....	2800	850	500	..	22,548 80	5
	Totaux	69336	....	7550	100	......	383	122	......	14000	....	......	..	355	....	5795	2150	1830	....	68,731 60	
	Grand totaux	89520	116	16125	125	12000	468	122	10900	296342	86	30590	51800	355	800	8009	4178	38830	4	192,636 50	

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des bâtiments et

Comté de

SUBDIVISION DE GRANDE RIVIÈRE

Numéro.	Divisions.	Bateaux de pêche.			Matériel de pêche.									
		Bateaux.			Rets à mailler.			Seines.			Lignes traînantes.		Lignes à main.	
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	Comté de Gaspé.		$				$			$		$		$
1	Newport	130	3800	290	245	4650	1950	7	220	200	83	950	820	535
2	Pabos	52	910	112	91	1390	758	4	110	90	16	180	261	211
3	Grande Rivière	154	6500	390	390	8945	3600	4	150	60	130	1450	700	370
4	Anse du Cap	179	5000	426	366	7490	2610	8	230	135	131	1440	1364	2840
5	Percé	98	4500	196	210	4560	1840	3	120	75	....	....	1400	1050
6	Ile Bonaventure	33	1000	60	70	2560	650	..	....	...	....	...	200	120
7	Coin du Banc	28	1100	50	80	2890	1160	9	225	180	....	....	125	88
	Totaux	664	22810	1524	1452	32485	12568	35	1055	740	360	4020	4870	5214

SUBDIVISION DE GASPÉ

1	Malbaie	213	8650	243	86	2900	2200	14	484	480	....	...	500	250
2	Pointe St.-Pierre et Chien Blanc	138	3460	176	112	3600	2560	7	187	225	...	...	352	176
3	Anse au Loup-Marin et Douglastown	168	4900	204	83	2750	1770	8	240	128	....	....	408	204
4	Anse au Sable	28	675	35	70	2000	2000	..	....	...	....	...	70	35
5	Gaspé, Nord et Sud	43	475	48	100	3500	2650	24	960	960	....	....	50	25
6	Péninsule	18	350	29	65	1960	1650	..	....	....	....	....	60	30
7	Cap aux Os et Petit Gaspé	57	700	65	70	2094	1720	2	40	15	....	...	130	65
8	Grande Grève et Tête du Navire et Cap des Rosiers	140	3000	166	81	2920	1600	10	240	245	....	....	332	166
	Totaux	805	22210	966	667	21724	16150	65	2151	2053	....	...	1902	951

SUBDIVISION DE LA RIVIÈRE AU RENARD

1	Anse à Louise et Anse au Jersiais	117	936	234	954	4680	1170	..	....	....	....	....	200	400
2	Anse à Grisfonds	50	400	100	100	2000	500	..	....	....	....	....	260	320
3	Rivière au Renard	125	1000	250	250	5000	1250	..	....	....	.. .	....	500	1000
4	Petit Cap	25	200	50	50	1000	250	..	....	....	....	....	100	200
5	Echourie et Grande Anse	24	98	30	30	600	150	..	....	....	....	....	60	120
6	Pointe Jaune et Anse à Valeau	69	535	134	134	2140	670	..	....	....	....	....	268	528
	Totaux	410	3169	798	1518	15420	3990	..	....	....	. ..	...	1388	2568

DOC. DE LA SESSION No 11a

bateaux de pêche, etc.—**Province de Québec**—*Suite.*

de Gaspé.

(De la Pointe Maquereau à Coin du Banc).

Saumon frais, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Homard en boîte, liv.	Homard vivant, qtx.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Encornet, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
7400	195	....	23104	....	7190	....	25	20	.....	3000	220	5500	350	600	39,265 80	1
25600	40	.....	16704	....	2500	....	5	5	......	1000	86	980	260	....	19,725 05	2
5000	160	....	22560	....	8900	....	40	40	......	2000	180	5700	1200	....	46,292 00	3
......	420	......	28800	....	15800	....	19	13	......	.....	323	7100	1100	....	75,798 25	4
1500	70	......	9100	....	8500	....	17	12	......	......	400	7050	700	....	41,243 00	5
....	25	...	......	....	4500	....	2	2	......	......	30	2500	150	...	19,205 50	6
16000	25	......	11328	...	1250	....	....	....	......	...	25	1000	125	....	11,153 10	7
55500	935	.....	111596	....	48640	...	108	92	......	6000	1264	29830	3885	600	252,682 70	

(Malbaie à Cap Gaspé).

Saumon frais, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Homard en boîte, liv.	Homard vivant, qtx.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Encornet, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
6000	325	......	17270	....	10200	....	....	....	......	3000	250	5500	1400	....	51,654 00	1
660	350	......	5664	....	5200	....	....	....	......	......	100	1700	2600	....	28,272 80	2
6500	250	.....	9264	....	2400	....	....	....	......	......	50	1275	800	....	15,535 30	3
22000	20	......	......	....	40	....	....	....	......	......	....	35	10	....	4,665 50	4
42000	8	....	.....	....	......	....	....	....	......	42950	....	......	......	....	10,579 50	5
21640	30	......	......	....	30	....	....	....	......	......	....	24	10	....	4,590 20	6
10420	90	.....	3936	....	640	....	...	....	....	......	75	220	170	....	6,412 20	7
7320	600	......	29200	...	3000	....	....	....	......	......	100	1400	800	....	23,724 00	8
116530	1673	......	65334	....	21510	....	....	....	......	45950	575	10154	5790	....	145,433 50	

(Cap des Rosiers à la Pointe Renommée).

Saumon frais, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Homard en boîte, liv.	Homard vivant, qtx.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin séché, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Encornet, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
.....	450	14000	1720	20	4100	9	50	....	11000	......	100	2050	400	..	21,739 00	1
......	200	15000	4800	40	1800	4	20	....	6000	......	50	900	200	....	10,780 00	2
......	475	20000	1920	10	6950	10	30	...	16000	.....	130	3470	750	....	34,810 00	3
......	75	5500	......	....	250	2	10	....	6000	......	30	125	100	....	2,312 50	ç
......	60	1000	......	....	260	2	4	....	5000	......	30	130	100	....	2,131 00	4
......	200	8000	3840	15	500	4	8	....	9000	....	60	250	300	....	5,452 00	6
......	1460	63500	12280	85	13860	31	122	....	53000	.....	400	6925	1850	....	77,224 50	

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des bâtiments et

Comté de

SUBDIVISION DE LA RIVIÈRE MADELEINE

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de pêche. — Bâtiments. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. — Nombre.	Valeur.	Lignes à main. — Nombre.	Valeur.
	Comté de Gaspé—Suite.			$			$				$			$		$		$
1	Grande Etang et Pointe Sèche																	
2	Grande et Petite Chlorydorme	..	....	....	..	108	2160	180	200	5000	2000	2	80	50	..	....	360	720
3	Petite Anse et Pte. et de la Frégate																	
4	Grande et Petite Vallée.																	
5	Rivière Madeleine	..	....	....	..	84	1640	125	130	3250	1300	1	30	40	..	....	250	400
6	Manche d'Epée et Gros Mâle																	
7	Anse Pleureuse et Mont Louis	..	....	....	..	83	1340	124	130	3250	1300	2	60	40	.	....	248	280
8	Rivière à Pierre																	
	Total	..	....	....	..	275	5140	429	460	11500	4600	5	170	130	..	....	858	1400

SUBDIVISION DE SAINTE-ANNE DES MONTS

Numéro.	Divisions.	Bâtiments — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à pièges — Nombre.	Valeur.	Lignes à main — Nombre.	Valeur.
1	Rivière Claude à la Rivière Martin	..	....	....	..	30	450	54	30	750	360	..	....	..	..	....	108	108
2	Sanite-Anne	..	....	....	..	114	1710	168	100	2500	1200	..	....	....	..	....	228	228
3	Cap-Chatte	..	....	....	..	37	555	55	38	950	300	..	....	....	..	....	110	110
	Total	..	....	....	..	181	2715	277	168	4200	1860	..	....	....	..	....	446	446

SUBDIVISION DES

Numéro.	Divisions.	Bâtiments — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à pièges — Nombre.	Valeur.	Lignes à main — Nombre.	Valeur.
1	Ile de l'Entrée	..	....	....	..	20	800	45	75	1875	450	..	....	....	..	....	30	9
2	Ile Amherst	1	15	300	4	150	6000	340	1629	40625	9774	7	980	2000	..	....	680	175
3	Ile à la Meule	..	....	....	..	211	10550	592	175	4375	1050	5	575	1800	2	750	1100	275
4	Ile Allright	6	240	5000	30	109	2725	289	352	10560	2112	..	....	....	1	200	400	100
5	Grande Entrée	..	....	....	..	47	1600	68	20	500	120	..	....	....	3	475	130	31
6	Grosse Ile	..	....	....	..	45	1550	42	4	32	30	..	....	....	..	....	84	11
7	Ile Bryon	..	....	....	..	50	1750	59	10	250	60	..	....	....	..	....	20	10
	Total	7	255	5300	34	632	24975	1435	2265	58217	13596	12	1555	3800	6	1425	2444	611

bateaux de pêche, etc.—**Province de Québec**—*Suite.*

Gaspé—*Suite.*

(De la Pointe Renommée à la Rivière Claude).

Espèces de poisson.																
Saumon frais, liv.	Saumon salé, brls.	Hareng salé, brls.	Maquereau salé, brls.	Homard en boîtes, liv.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin séché, qtx.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Anguille, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Peaux de loup marin, nombre.	Valeur totale.	Numéro.
															$ c.	
1950	..	850	......	9120	4980	....	....	15800	1200	....	4000	1000	......	.....	29,934 00	1
4800	5	250	......	1872	1940	...	....	300	1000	....	1500	800	......	......	11,949 40	2
9450	....	1250	......	......	1325	....	....	3500	....	....	1000	450	100	......	13,565 00	3
16200	5	2350	......	10992	8245	. .	....	19600	2200	....	6500	2250	100	......	55,448 40	

(Rivière Claude à Cap Chatte).

800	....	202	......	......	396	....	....	1900	....	....	250	150	300	......	3,192 00	1
3000	....	1933	......	......	1094	....	....	4400	...	....	700	350	700	......	14,233 00	2
1700	....	416	......	......	300	....	....	4500	....	....	200	120	400	.....	4,103 00	3
5500	....	2551	......	.. ..	1790	....	....	10890	....	....	1150	620	1400	......	21,528 00	

ILES DE LA MADELEINE.

......	....	75	110	14256	25	....	....	......	....	....	10	50	......	......	4,979 20	1
.....	....	3000	1825	90147	3500	10	250	......	....	100	1200	725	300	250	75,164 40	2
......	....	2500	2090	139712	2532	15	175	......	...	25	800	1850	500	1200	85,110 40	3
.. ..	....	1804	2043	79536	480	....	30	.....	....	6	125	1160	150	250	58,003 20	4
......	....	437	203	175152	246	...	....	......	....	....	80	500	......	170	41,793 90	5
......	....	150	134	35295	30	.. .	...	. ...	....	....	10	200	......	300	10,467 00	6
......	....	. ....	40	78192	...	....	..	.. .	...	....	.....•	75	......	1045	17,657 15	7
.....	....	7966	6445	612290	6813	25	455	.	....	131	2225	4560	950	3215	293,175 25	

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des bâtiments et

Comté de

SUBDIVISION DE GODBOUT

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de pêche. — Bâtiments. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à piège. Nombre.	Valeur.	Lignes à main. Nombre.	Valeur.
	Comté de Saguenay.			$			$				$			$		$		$
1	De Manicouagan à Jambons	3	47	650	8	210	4200	176	310	7500	3750	5	250	250	..	....	352	141

SUBDIVISION DE MOISIE

Numéro.	Divisions.	Bâtiments. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à piège. Nombre.	Valeur.	Lignes à main. Nombre.	Valeur.
1	Jambons et Ste-Marguerite	..	...	....	..	4	250	8	5	1300	1200	1	40	50	..	....	....	....
2	Sept-Iles	2	63	1400	10	20	2200	40	17	2730	2525	3	155	233	..	....	....	....
3	Moisie et Pigou	1	13	400	4	24	2050	47	35	5850	5540	3	110	150	..	....	....	....
	Totaux	3	76	1800	14	48	4500	95	57	9880	9265	7	305	433	..	....	....	....

SUBDIVISION DE MINGAN

Numéro.	Divisions.	Bâtiments. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à piège. Nombre.	Valeur.	Lignes à main. Nombre.	Valeur.
1	Rivière aux Graines et Chaloupe	..	....	....	..	20	1000	50	5	500	250	4	126	220	.	..	104	52
2	Sheldrake	..	....	....	..	24	1200	60	4	400	300	2	70	300	2	1000	120	60
3	Rivière du Tonnerre	..	....	....	..	42	1500	99	8	750	500	2	190	100	2	700	200	100
4	Dock Ridge Point et Jupitagan	..	....	....	..	12	690	28	3	300	300	5	170	245	..	....	56	33
5	Magpie	..	...	....	..	55	1000	95	10	900	400	7	250	180	..	....	190	100
6	Rivière St-Jean	..	....	....	..	59	2950	130	20	2000	1500	3	200	300	..	....	280	140
7	Longue Pointe, Mingan et Romaine	..	....	....	..	25	1000	65	10	750	500	2	125	200	.	....	120	60
8	Pointe aux Esquimaux	6	285	3600	45	90	8000	170	5	450	100	15	525	1200	3	600	530	265
9	La Corneille	..	....	....	..	5	200	4	3	200	100	..	....	....	.	....	8	4
	Totaux	6	285	3600	45	332	17540	701	68	6250	3950	40	1656	2745	7	2300	1608	814

SUBDIVISION DE NATASHQUAN

Numéro.	Divisions.	Bâtiments. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à piège. Nombre.	Valeur.	Lignes à main. Nombre.	Valeur.
1	Baie Piashter	..	....	....	..	5	270	12	12	240	120	1	50	50	..	....	50	12
2	DePashasheeboo à Agwanus	..	....	....	..	13	900	35	26	260	260	3	110	150	..	. .	210	63
3	Natashquan	4	106	2000	35	26	1400	75	70	1400	700	7	380	350	..	....	468	140
	Totaux	4	106	2000	35	44	2570	122	108	1900	1080	11	540	550	..	....	728	215

SUBDIVISION DE WASHEECOOTAI

Numéro.	Divisions.	Bâtiments. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à piège. Nombre.	Valeur.	Lignes à main. Nombre.	Valeur.
1	Kegashka	..	....	....	..	5	500	10	5	500	100	2	80	50	..	....	20	20
2	Washeecootai et Romaine	1	20	400	3	27	1550	46	15	1500	700	2	80	50	3	600	106	75
3	Coacoachoo et crique Meagher	..	....	....	..	15	300	40	5	500	250	3	120	100	1	400	20	10
	Totaux	1	20	400	3	47	2350	96	25	2500	1050	7	280	200	4	1000	146	105

du matériel de pêche, etc.—**Province de Québec**—*Suite.*

Saguenay.

Espèces de poisson.																		Valeur totale.	Numéro.
Saumon, frais, liv.	Saumon, salé, barils.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard en boîtes, liv.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Egrefin, séché, qtx.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Encornet, barils.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte.	Poisson p. engrais, brls.	Peaux de loup marin, nombre.	$ c.	
(De Manicouagan aux Iles Mai.)																			
82000	..	7	183000	50	2976	310	11	....	7500	2700	3000	20	....	3768	170	53	547	24,298 85	1
(De Jambons à Pigou).																			
2800	..	4	.....	..	.....	180	2	....	800	500	....	....	....	120	10	..	4	1,502 00	1
22500	..	65	...	..	.....	633	11	....	12800	...	...	....	....	521	100	..	57	9,050 55	2
128000	..	....	......	..	.....	474	6	...	5200	1300	....	....	....	541	75	..	70	28,568 30	3
153300	..	69	.....	..	.....	1287	19	....	18800	1800	....	..	....	1182	185	..	131	39,129 85	
(De Pigou à Watsheeshoo).																			
......	..	....	......	..	.....	840	. ..	....	3000	....	....	14	....	650	250	..	....	4,286 00	1
2800	..	....	.. ..	..	....	5000	10	....	5000	...	....	50	....	4000	1250	..	8	24,445 00	2 3
1200	.	....	.. .	..	.....	860	4	....	2000	....	....	15	....	650	300	..	10	4,637 50	4
9200	..	130	.....	..	.....	4500	15	400	4000	....	....	12	....	3100	1500	..	15	25,356 75	5
42000	..	....	.. ..	..	.....	5500	20	600	5000	2000	...	....	....	3800	1600	..	20	36,665 00	6
7255	..	....	....	..	.....	1800	8	10	4000	500	....	10	....	1800	300	..	330	10,653 50	7
......	..	164	... ..	..	. ...	270	....	400	2000	...	....	50	....	6000	1000	..	1100	17,431 00	8
1200	..	....	.. ..	..	.....	......	....	....	......	750	....	.. .	...	250	....	..	75	483 75	9
63655	..	294	.....	..	.....	21200	57	1410	25000	3250	...	151	....	19250	6200	..	1558	123,958 50	
(De Watsheeshoo à la Pointe Natashquan).																			
......	..	.. .	......	..	10080	75	....	.	150	....	....	....	15	75	50	..	....	2,458 50	1
..	28	....	......	..	11328	400	...	....	200	...	....	....	15	400	200	..	....	4,755 60	2
18000	24	....	......	..	2400	1100	....	....	400	....	....	....	30	5000	600	..	1393	13,082 25	3
18000	52	....	......	..	23808	1575	....	....	750	....	..	....	60	5475	850	..	1393	20,295 35	
(De Mont Joli à la Baie aux Loups).																			
......	8	17	.....	..	......	212	....	....	1000	700	....	....	....	200	100	..	17	1,437 25	1
....	13	112	.....	..	2160	183	....	...	900	1400	....	....	....	200	75	..	30	2,247 00	2
....	2	....	......	..	31920	350	....	....	...	1000	....	....	....	410	50	..	38	8,159 50	3
......	23	129	.....	..	34080	745	....	....	1900	3100	....	....	...	810	225	..	85	11,843 75	

ETAT indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bâtiments et bateaux

Comté de

SUBDIVISION DE SAINT-AUGUSTIN

Numéro.	Districts.	Batiments et bateaux de pêche. Bâtiments. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.
	Comté de Saguenay.—Suite.			$			$				$			$
1	Baie aux Loups et Netagomin	....	....	....	....	8	250	9	10	750	400	1	50	30
2	Iles Sainte-Marie et Harrington	....	....	....	....	61	1220	97	20	1400	650	8	160	100
3	Petite Meccatina et Tête de la Baleine	....	....	....	....	50	1000	35	14	700	500	5	250	125
4	Baie des Moutons	....	....	....	....	50	1000	60	20	1400	650	8	400	250
5	La Tabatière et voisinage	....	....	....	....	40	800	30	15	750	500	5	250	125
6	Saint-Augustin	....	....	....	....	15	300	12	15	750	500	3	150	75
7	Ile au Sable à Chicatica	....	....	....	....	13	260	10	10	500	250	2	100	50
	Totaux	....	....	....	....	237	4830	253	104	6250	3450	32	1460	755

SUBDIVISION DE BONNE ESPÉRANCE

Numéro.	Districts.	Bâtiments. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.
1	Nabitippi à Vieux Fort	1	30	500	4	46	1840	92	25	1800	1800	12	600	750
2	Bonne Espérance	2	250	6000	14	40	2750	80	10	800	650	8	700	1600
3	Ile au Pigeon, Pointe au Bâton, Baie au Saumon	1	50	1000	6	60	3000	130	16	1600	1500	8	600	1200
4	Petite pêcherie à Belles Amours	....	..	....	....	20	600	38	10	800	600	6	500	500
5	Bras d'Or à Blancs Sablons	....	....	....	....	75	1500	150	6	600	600	6	500	1000
	Totaux	4	330	7500	24	241	9690	490	67	5600	5150	40	2900	5050

ILE

Numéro.	Districts.	Bâtiments. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.
1	Baie au Renard	....	....	....	....	12	1000	12	24	1200	400	2	90	100
2	Baie au Saumon	....	....	...	....	2	50	2	3	250	150	1	30	30
3	Baie des Anglais	....	....	....	....	10	500	20	20	600	300	2	100	100
4	Anse aux Fraises	....	....	....	....	20	800	40	30	1200	400	4	200	200
5	Crique de la Chaloupe	....	....	....	....	2	50	2	2	300	200	...	....	..
	Totaux	....	....	....	...	46	4200	76	80	3550	1450	9	420	430

et du matériel de pêche, etc.—**Province de Québec**—*Suite.*

Saguenay—*Suite.*

(De la Baie aux Loups à Chicatica).

Rets à piège. Nombre.	Rets à piège. Valeur.	Lignes à main. Nombre.	Lignes à main. Valeur.	Espèces de poisson. Saumon salé, barils.	Hareng salé, barils.	Homard en boîtes, liv.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Peaux de loup-marin, nombre.	Valeur totale.	Numéro.
	$		$												$ c.	
....	......	20	5	10	25	32800	200	....	......	1000	400	100	....	100	8,105 00	1
7	2000	384	96	3	250	.....	650	....	... .	......	861	210	....	187	4,452 05	2
10	3000	140	35	5	27	950	1000	....	.....	......	2180	250	....	460	5,977 00	3
10	3000	240	60	8	130	......	1440	....	......	......	1500	300	....	180	7,525 00	4
7	2100	120	30	10	150	34432	820	....	......	......	4340	150	....	1280	14,043 40	5
2	600	25	7	6	25	......	100	....	......	2000	390	400	....	110	1,644 50	6
2	600	40	10	8	10	......	100	...	.....	......	200	500	....	50	1,432 50	7
38	11300	969	243	50	617	68182	4310	....	......	3000	9871	1910	....	2367	43,179 45	

(De Chicatica à Blancs Sablons).

Rets à piège. Nombre.	Rets à piège. Valeur.	Lignes à main. Nombre.	Lignes à main. Valeur.	Saumon salé, barils.	Hareng salé, barils.	Homard en boîtes, liv.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Peaux de loup-marin, nombre.	Valeur totale.	Numéro.
12	3600	100	30	21	....	2400	1200	....	......	1000	750	100	....	50	6,132 50	1
8	3200	150	80	30	100	.....	4000	....	......	800	2000	200	....	30	17,867 50	2
12	3600	250	100	10	20	......	3000	....	......	1200	1800	150	....	48	13,175 00	3
7	1750	90	25	10	500	......	1200	....	......	750	750	60	....	30	7,377 50	4
18	5400	300	100	3	30	......	4000	....	......	......	3000	200	....	360	17,815 00	5
57	17550	890	335	74	650	2400	13400	....	......	3750	8300	710	....	518	62,367 50	

D'ANTICOSTI.

Rets à piège. Nombre.	Rets à piège. Valeur.	Lignes à main. Nombre.	Lignes à main. Valeur.	Saumon salé, barils.	Hareng salé, barils.	Homard en boîtes, liv.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Peaux de loup-marin, nombre.	Valeur totale.	Numéro.
....	......	20	20	....	500	33600	200	....	1000	......	400	150	....	50	10,027 50	1
....	......	4	4	....	....	......	......	....	......	......	......	....	....	......	....	2
....	....	20	20	....	200	......	150	..	500	......	250	60	100	30	1,702 50	3
....	. ...	50	45	....	200	......	1000	10	4000	......	1000	200	150	30	6,012 50	4
....	......	.....	....	12	....	......	......	....	......	......	130	...	....	50	281 50	5
....	......	94	89	12	900	33600	1350	10	5500	......	1780	410	250	160	18,024 00	

RÉCAPITULATION

INDIQUANT le nombre des bâtiments et bateaux, des rets et de tout le matériel de pêche, etc.,—dans le **district du Golfe, Province de Québec,** pendant l'année 1898.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Numéro.	Divisions.	Batiments et bateaux de peche. — Bâtiments. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Seines. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à piège. — Nombre.	Valeur.	Lig. dorm. — Nombre.	Valeur.	Numéro.
				$			$				$			$		$		$	
1	Ristigouche					53	795	100	30	6000	4000								1
2	Carleton					352	4740	714	700	13400	6900	38	1170	410					2
3	Bonaventure					640	8580	953	1345	26370	13750	114	3200	2580			126	630	3
4	Port Daniel					442	13510	718	565	10680	11081	60	1525	1220			215	2000	4
	Total					1487	27625	2485	2640	56450	35731	212	5895	4210			341	2630	
	COMTÉ DE GASPÉ.																		
1	Subdivison de la Grande-Rivière					664	22810	1524	1452	32485	12568	35	1055	740			360	9020	1
2	" de Gaspé					805	22210	966	667	21724	16150	65	2151	2053					2
3	" de la Rivière au Renard					410	3169	798	1518	15420	3990								3
4	" de Mont Louis					275	5140	429	460	11500	4600	5	170	130					4
5	" de Sainte-Anne					181	2715	277	168	4200	1860								5
6	" des Iles de la Madeleine	7	225	5300	34	632	24975	1435	2265	58217	13596	12	1555	3800	6	1435			6
	Total	7	225	5300	34	2967	81019	5429	6530	143546	52764	117	4931	6723	6	1435	360	9020	
	COMTÉ DE SAGUENAY (Rive-Nord).																		
1	Subdivision de Godbout	3	47	650	8	210	4200	176	310	7500	3750	5	250	250			4	100	1
2	" de Moisie	3	76	1800	14	48	4500	95	57	9880	9265	7	305	433					2
3	" de Mingan	6	285	3600	45	332	17540	701	68	6250	3950	40	1656	2745	7	2300			3
4	" de Natashquan	4	106	2000	35	44	2570	122	108	1900	1080	11	540	550					4
5	" de Washeecootai	1	20	400	3	47	2350	96	25	2500	1050	7	280	200	4	1000			5
6	" de Saint-Augustin					237	4830	253	104	6250	3450	32	1460	755	38	11300			6
7	" de Bonne Espérance	4	330	7500	24	241	9690	490	67	5600	5150	40	2900	5050	57	17550			7
8	" d'Anticosti					46	2400	76	80	3550	1450	9	420	430			4	50	8
	Total	21	864	15950	129	1205	48080	2009	819	43430	29144	151	7811	10413	96	32150	8	150	
	Grand total pour la division du Golfe	28	1119	21250	163	5659	156724	9923	9989	243426	117640	480	18637	21346	102	33585	709	11800	

RÉCAPITULATION.—TABLEAU indiquant le nombre des bâtiments et bateaux, des rets et de tout le matériel de pêche, etc.—District du Golfe, Province de Québec—*Suite.*

COMTÉ DE BONAVENTURE—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche. Rets à enclos. Nombre.	Rets à enclos. Valeur.	Rets à éperlan. Nombre.	Rets à éperlan. Valeur.	Lignes à main. Nombre.	Lignes à main. Valeur.	Matériel pour le homard. Homarderies. Nombre.	Homarderies. Valeur.	Pièges. Nombre.	Pièges. Valeur.	Nom. d'hommes employés.	Autre matériel utilisé dans les pêcheries. Refrigérat. et glacières. Nombre.	Refrigérat. et glacières. Valeur.	Boucans et poissonneries. Nombre.	Boucans et poissonneries. Valeur.	Jetées et quais. Nombre.	Jetées et quais. Valeur.	Remorq. et semaques. Nombre.	Remorq. et semaques. Valeur.	Numéro.
1	Ristigouche			65	3000					45	45	3	4	200	40	1000					1
2	Carleton	13	110	24	480	150	111	1	500	650	350	11	11	390	12	120					2
3	Bonaventure					1240	372	3	850	3250	1800	66	13	290	68	40485	2	3000			3
4	Port Daniel					1322	700	5	2050	10450	5730	254	7	400	9	250					4
	Total	13	110	89	3480	2712	1183	9	3400	14395	7925	334	35	1280	129	41855	2	3000			
	COMTÉ DE GASPÉ—*Suite.*																				
1	Subdivision de la Grande-Rivière					4870	5214	12	3550	15880	7875	286	12	740	130	30750	7	1800			1
2	" Gaspé					1902	951	10	4160	10550	6710	174			70	26000	14	3800			2
3	" de la Riv. au Renard					1388	2568	5	500	6800	2650	44	1	500	30	21734	5	200			3
4	" de Mont Louis					858	1400	2	1000	2000	1050	15			18	5000	2	1000			4
5	" de Ste-Anne					446	446														5
6	" des Iles Madeleine					2444	611	88	37784	99385	52494	1690			124	12100	29	5075	5	800	6
	Total					11908	11190	117	46994	134615	70779	2209	13	1240	372	95584	57	11875	5	800	
	COMTÉ DE SAGUENAY (Rive Nord)—*Suite.*																				
1	Subdivision de Godbout			1	55	352	141	1	400	150	75	5	17	170	2	30	1	200			1
2	" de Moisie												1	800	4	1500	2	100			2
3	" de Mingan					1608	814						1	600	84	24100	11	2400			3
4	" de Natashquan					728	215	5	480	1660	1660	35			20	3000	2	400			4
5	" de Washeecootai			1	50	146	105	3	850	1750	875	44									5
6	" de St-Augustin					969	243	8	1420	4250	2125	92									6
7	" de Bonne Espérance					890	335	7	330	1650	1100	30			90	9750	44	2250			7
8	" d'Anticosti					94	89	4	200	4000	2000	20			19	400	1	500			8
	Total			2	105	4787	1942	28	3680	13460	7835	226	19	1570	219	38780	61	5850			
	Grd. total pour la divis. du Golfe	13	110	91	3585	19407	14315	154	54074	162470	86539	2769	67	4090	720	176219	120	20725	5	800	

RÉCAPITULATION.

Tableeu indiquant les espèces, la quantité et la valeur du poisson pris dans le **Comté de Bonaventure**, pour l'année 1898—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Kinds of Fish. Saumon, frais, liv.	Saumon, salé, brls.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homards, en boîte, liv.	Homards, frais vivant, qtx.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, frais, liv.	Egrefin, séchée, qtx.	Merlan, séchée, qtx.	Numéro.
1	Ristigouche	1900	.....	50	8000	.....	.....	.....	100	.....	.....	.....	.....	.....	1
1	Carleton	53200	.....	960	10000	16000	2	7800	6	590	.....	2000	21	.....	2
3	Bonaventure	22274	.....	2750	34500	37000	.....	12384	10	7985	25	10000	64	.....	3
4	Port Daniel	35312	.....	1790	.....	1000	.....	69336	.....	7550	100	.....	383	122	4
	Total	152686	.....	5550	52500	54000	2	89520	116	16125	125	12000	468	122	

COMTÉ DE GASPE—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Saumon, frais, liv.	Saumon, salé, brls.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homards, en boîte, liv.	Homards, frais vivant, qtx.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, frais, liv.	Egrefin, séchée, qtx.	Merlan, séchée, qtx.	Numéro.
1	Subdivision de la Grande-Rivière	55500	.....	935	.....	.....	.....	111596	.....	48640	.....	.....	108	92	1
2	" de Gaspé	116530	.....	1673	.....	.....	.....	65334	.....	21510	.....	.....	.....	.....	2
8	" de la Rivière au Renard	.....	.....	1460	63500	.....	.....	12280	85	13860	31	.....	122	.....	3
4	" de Mont Louis	16200	5	2350	.....	.....	.....	10992	.....	8245	.....	.....	.....	.....	4
5	" de Ste-Anne	5500	.....	2551	.....	.....	.....	.....	.....	1790	.....	.....	.....	.....	5
6	" des Iles de la Madaleine	.....	.....	7966	.....	.....	6445	612290	.....	6813	25	.....	455	.....	6
	Total	193730	5	16935	63500	.....	6445	812492	85	100858	56	...	685	92	

COMTE OF SAGUENAY (rive nord)—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Saumon, frais, liv.	Saumon, salé, brls.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homards, en boîte, liv.	Homards, frais vivant, qtx.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, frais, liv.	Egrefin, séchée, qtx.	Merlan, séchée, qtx.	Numéro.
1	Subdivision de Godbout	82000	.....	7	183000	.....	50	2976	.....	310	11	.....	.....	.....	1
2	" de Moisie	153300	.....	69	.....	.....	.....	.....	.....	1287	19	.....	.....	.....	2
3	" de Mingan	63655	.....	294	.....	.....	.....	.....	.....	21200	57	.....	1410	.....	3
4	" de Natashquan	18000	52	.....	.....	.....	.....	23808	.....	1575	.....	.....	.....	.....	4
5	" de Washeecootai	.....	23	129	.....	.....	.....	34080	.....	745	.....	.....	.....	.....	5
6	" de St-Augustin	.....	50	617	.....	.....	.....	68182	.....	4310	.....	.....	.....	.....	6
7	" de Bonne-Espérance	.....	74	650	.....	.....	.....	2400	.....	13400	.....	.....	.....	.....	7
8	" d'Anticosti	.....	12	900	.....	.....	.....	33600	.....	1350	10	.....	.....	.....	8
	Total	316955	211	2666	183000	.....	50	165046	.....	44177	97	.....	1410	.....	
	Grand total pour la division du Golfe	661337	216	25151	299000	54000	6497	1067058	201	161160	278	12000	2563	214	

RÉCAPITULATION

INDIQUANT la qualité, la quantité et la valeur de poisson pris dans le **Comté de Bonaventure,** pour l'année 1898—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson: Flétan, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Anguille, brls.	Carrelet, liv.	Petite morue ou *frost fish*, liv.	Encornet, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Peaux de loup marin, nomb.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
1	Ristigouche	....	6000	266642	50	......	50000	......	200	....	....	500	4	26,747 10	1
2	Carleton	....	900	15700	26	30500	1800	......	600	220	250	10500	......	28,644 00	2
3	Bonaventure	....	4000	....	10	....	....	....	....	1994	1778	26000	....	68,513 80	3
4	Port-Daniel	....	.....	14000	....	....	....	355	....	5795	2150	1830	......	68,731 60	4
	Total	......	10900	296342	86	30500	51800	355	800	8009	4178	38830	4	192,636 50	
	COMTÉ DE GASPÉ—*Suite.*														
1	Subdivision de la Grande-Rivière	....	......	6000		....	....	1264	....	29830	3885	600	.....	252,682 70	1
2	" de Gaspé	....	......	45950	......	....	....	575	....	10154	5790	....	......	145,433 50	2
3	" de la Rivière au Renard	53000	....	....	......	....	....	400	....	6925	1850	....	......	77,224 50	3
4	" de Mont-Louis	19600	2200	....	......	....	....	......	....	6500	2250	100	......	55,448 40	4
5	" de Sainte-Anne	10890	......	....	......	....	....	......	....	1150	620	1400	.....	21,528 00	5
6	" des Iles de la Madeleine	....	....	....	131	....	....	......	....	2225	4560	950	3215	293,175 25	6
	Total	83490	2260	51950	131	....	....	2239	....	56784	18955	3050	3215	845,492 35	
	COMTÉ DE SAGUENAY (côte nord).—*Suite.*														
1	Subdivision de Godbout	7500	2700	3000	......	....	....	20	....	3768	170	53	547	24,298 85	1
2	" de Moisie	18800	1800	....	......	....	....	......	....	1182	185	....	131	39,129 85	2
3	" de Mingan	25000	3250	....	......	....	....	151	....	19250	6200	....	1558	123,958 50	3
4	" de Natashquan	750	......	....	......	....	....	.....	60	5475	850	....	1393	20,295 35	4
5	" de Washeecootai	1900	3100	....	......	....	....	......	....	810	225	......	85	11,843 75	5
6	" de Saint-Augustin	....	3000	....	......	....	....	......	....	9871	1910	....	2367	43,179 45	6
7	" de Bonne Espérance	....	3750	....	......	....	....	......	....	8300	710	....	518	62,367 50	7
8	" d'Anticosti	5500	.....	....	.....	....	....	......	....	1780	410	250	160	18,024 00	8
	Total	59450	17600	3000	.....	....	....	171	60	50436	10660	303	6759	343,097 25	
	Grand total pour la division du Golfe	142940	30700	351292	217	30500	51800	2765	860	115229	33793	41183	9978	1,381,226 10	

RÉCAPITULATION.

TABLEAU indiquant le rendement des pêcheries de la division du Golfe, province de Québec, pour l'année 1898.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon frais, sur la glace	liv.	663,371	0 20	132,674 20
" salé	brls.	216	15 00	3,240 00
Hareng "	"	25,151	4 00	100,604 00
" frais	liv.	299,000	0 01	2,990 00
" fumé	"	54,000	0 02	1,080 00
Maquereau salé	brls.	6,497	15 00	97,455 00
Homard en boîtes	liv.	1,067,058	0 20	213,411 60
" vivant	qtx.	201	5 00	1,005 00
Morue salée	"	161,160	4 00	644,640 00
" langues et noues, salées	brls.	278	10 00	2,780 00
Flétan frais	liv.	12,000	0 03	360 00
" salé	qtx.	2,563	3 00	7,689 00
Merlan salé	"	214	2 25	481 50
Egrefin frais	liv.	142,940	0 10	14,294 00
Truite fraîche	"	30,700	0 10	3,070 00
Eperlan frais	"	351,292	0 05	17,564 60
Anguille salée	brls.	217	10 00	2,170 00
Carrelet	liv.	30,500	0 05	1,525 00
Petite morue, fraîche	"	51,800	0 05	2,590 00
Encornet, frais	brls.	2,765	4 00	11,060 00
Poisson commun et mêlé	"	860	2 00	1,720 00
Huile de poisson	galls.	115,229	0 30	34,568 70
Poisson employé comme boitte	brls.	33,793	1 50	50,689 50
Poisson employé comme engrais	"	41,183	0 50	21,091 50
Peaux de loup-marin	nomb.	9,978	1 25	12,472 50
Valeur totale pour 1898				1,381,226 10
" " 1897				1,393,126 40
Diminution pour 1898				11,900 30

RÉCAPITULATION.

TABLEAU indiquant le nombre d'hommes employés ainsi que le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage dans les pêcheries de la division du Golfe, P. Q., pendant l'année 1898.

Description.	Valeur.
	$ c.
28 navires de 1,119 tonneaux, équipage de 163 hommes	21,250 00
5,659 bateaux de pêche, 9,923 hommes	156,724 00
243,426 brasses de rets à mailler	117,640 00
480 seines de 18,637 brasses	21,346 00
120 rets à piège	33,585 00
709 lignes traînantes	11,800 00
13 nasses	110 00
91 rets à éperlan	3,585 00
19,407 lignes à main	14,315 00
154 établissement de conserves (2,769 employés)	54,074 00
162,470 trappes à homard	86,539 00
67 réfrigérants et glacières	4,090 00
720 boucans et poissonneries	176,219 00
120 jetées et quais	20,725 00
5 steamers et semaques	800 00
Valeur totale	722,802 00

PROVINCE DE QUÉBEC—

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des bateaux de pêche et rets, du nombre sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, depuis Cap-

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche. Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Enclos à Anguille. Nombre.	Enclos à Anguille. Valeur.	Saumon, liv.	Alose, liv.	Hareng, salé, brls.
			$				$		$			
1	Capucins	16	128	19	18	450	216	....	......	......	....	252
2	Mechins	47	376	60	60	1500	288	....	......	1320	....	578
3	Ruisseau à Sem	10	80	13	12	300	144	....	......	......	....	155
4	Grosses Roches	18	328	27	17	425	204	....	....	......	....	175
5	Sainte-Félicité	54	432	59	67	1675	804	5	100	......	....	1104
6	Matane	30	260	35	28	700	336	11	220	1470	....	205
7	Rivière Blanche	24	376	26	36	900	432	....	......	......	....	486
8	Baie au Sable	60	500	67	93	2325	1100	....	......	.	....	1120
9	Métis	....	....	5	5	300	300	....	......	15000	....	.....
10	Sainte-Flavie	12	600	12	12	600	600	....	......	18000	....	.....
11	Sainte-Luce	9	280	9	2	120	120	9	450	20000	....	300
12	Rimouski	7	150	7	....	.....	......	17	850	1050	20000	5000
13	Ile à Canuel	4	125	8	....	....	......	4	200	200	....	300
14	Notre-Dame du Sacré-Cœur	8	160	16	....	.....	......	8	250	150	....	150
15	Rivière Hâtée	2	40	4	....	......	.....	2	50	75	....	100
16	Cap à L'Orignal et Bic	2	40	4	....	......	......	4	100	175	....	125
17	Saint-Fabien	2	40	4	....	....	......	3	75	130	....	100
18	Saint-Simon	1	20	2	1	50	40	101	7040	1150	....	100
19	Co. de Témiscouata (y comp. Ile Verte	1	75	95	....	..	....	....	......	2950	35930	1135
20	Saint-André	..	....	27	....	......	....	27	1240	10	50	12
21	Kamouraska	....	....	17	....	....	....	13	620	40	1300	......
22	Saint-Denis	....	...	14	....	.....	.....	14	1065	500	100	......
23	Rivière Ouelle	....	...	55	....	......	......	45	2130	......	....	32
24	Sainte-Anne de la Pocatière	....	....	23	....	......	......	31	1025	......	....	...
25	Saint-Roch	....	....	12	....	......	......	12	1500	......	....	.....
26	Saint-Jean Port Joli	....	...	23	1	50	100	22	2950	......	....	.....
27	L'Islet	7	90	21	1	75	450	12	1500	......	....	......
28	Cap Saint-Ignace	....	....	10	....	......	......	10	2400	.....	....	.....
29	Saint-Thomas	4	32	14	5	370	1800	6	700	75	1600	.....
30	Berthier	8	96	38	11	585	3500	28	2500	40	970	......
31	Saint-Valier	6	154	11	4	650	4160	3	400	200	4850	.....
32	Saint-Michel	8	123	8	5	370	5150	1	100	45	4125	......
33	Beaumont	12	125	13	5	650	3400	1	100	60	6800	......
34	Lévis	9	70	12	5	300	2800	....	......	80	4800	.....
35	Saint-David et Saint-Nicholas	3	35	5	2	210	2000	....	......	10	300	.....
36	Ile aux Grues, aux Oies et autres	4	70	5	1	50	200	20	3950	.....	....	......
	Totaux	368	4805	780	391	12655	28144	409	31515	62730	80825	11429
	Valeurs	....	....	....	....	......	......	....	......	12546	4849	45716

* Dans le nº 19 sont inclues 12 peaux de baleines blanches, valeur $48, et 30 peaux de loup marin, valeur $37.

† Le nº 23 comprend 239 peaux de baleines blanches, valeur $956.

DISTRICTS DE L'INTERIEUR.

et la valeur de tout le poisson pris sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent de **Province de Québec,** pendant l'année 1898.

Espèces de poisson.										Huile de poisson, galls.	Valeur totale.		Numéro.
Hareng, frais, liv.	Poisson blanc, liv.	Bar, liv.	Doré, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Sardine, barils.	Poisson mêlé ou commun, liv.	Morue fraiche, liv.	Flétan, liv.		$	c.	
7000	...	...	...	...	...	...	...	35300	1100	130	2,992	00	1
8000	...	...	...	...	...	...	...	99350	4500	335	8,174	00	2
7000	...	...	...	...	...	...	...	27700	1500	75	2,247	50	3
11000	...	...	...	...	...	...	...	48500	5000	90	3,762	00	4
15500	...	...	...	...	...	...	15000	38650	4900	380	7,257	50	5
7500	...	...	...	...	...	...	44000	1100	4500	85	2,159	50	6
7000	...	...	...	...	...	...	...	3300	700	180	2,303	00	7
18000	...	...	...	...	...	...	...	1700	6000	400	5,465	00	8
40000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3,400	00	9
...	...	...	...	3000	...	...	...	...	...	...	3,780	00	10
40000	...	...	...	14000	...	200	...	...	...	...	7,040	00	11
100000	...	...	...	...	6500	100	1200	...	...	...	23,112	00	12
2400000	...	...	...	...	...	500	25300	...	...	...	26,993	00	13
1500000	...	...	...	...	...	100	20000	...	...	...	16,130	00	14
10000	...	...	...	...	...	75	5000	...	...	...	790	00	15
12000	...	...	...	...	...	100	8000	...	...	...	1,035	00	16
11000	...	...	...	...	...	50	10000	...	...	...	786	00	17
1000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	640	00	18
296100	...	...	...	2800	4900	490	1586200	...	...	690	*28,333	30	19
800	...	...	...	1685	2140	15	25700	...	...	...	592	50	20
600	...	...	...	2000	930	30	81400	...	...	...	1,171	80	21
3800	...	...	...	1070	6000	25	12200	...	...	...	765	00	22
30000	...	...	...	1440	41800	5	6200	...	...	12000	†7,655	40	23
...	...	...	...	...	34000	...	4000	...	...	...	2,080	00	24
...	...	...	...	...	7800	...	...	...	...	...	468	00	25
...	...	...	...	...	17750	...	...	...	...	...	1,065	00	26
...	...	...	...	600	8060	...	1500	...	...	...	534	60	27
...	...	...	...	...	26080	...	...	...	...	...	1,564	80	28
...	3220	1740	2350	11300	10800	...	7100	...	...	...	2,022	30	29
...	2950	375	325	1600	31100	...	1585	...	...	...	2,326	30	30
...	4115	1335	825	7640	43080	...	9350	...	...	...	3,944	95	31
...	1230	1280	710	1625	71000	...	1000	...	...	...	4,860	30	32
...	1360	750	1390	3100	46400	...	2550	...	...	...	3,653	80	33
...	1135	260	770	850	79200	...	1725	...	...	...	5,274	35	34
...	625	40	250	150	11200	...	2500	...	...	...	791	70	35
...	175	25	25	50	25000	...	150	...	...	...	1,521	75	36
4526300	14810	5805	6645	52910	473740	1690	1871660	255600	28200	14365	...	..	
45263	1184	464	332	3175	28424	5070	18717	12780	2820	4309	186,692	55	

QUÉBEC

ETAT indiquant le nombre de pêcheurs, la valeur des bateaux, rets, etc., et la quantité

Québec jusqu'à Bersimis,

Numéro.	Districts.	Matériel de pêche.							
		Bateaux.			Rets à mailler.			Nasses à anguille.	
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
			$				$		$
1	Ile d'Orléans	......	......	80	13	4500	2700	90	16400
2	Comté de Montmorency	......	......	35	......	......	...	18	3400
3	Comté de Charlevoix	......	......	25	23	2900	280	140	1600
	Division de Saguenay.								
4	Saint-Firmin	6	260	7	....	.....	.....	5	100
5	Tadoussac	6	220	8	4	500	300	1	25
6	Bergeronnes	4	80	4	4	400	250	.....	......
7	Bon Désir	1	20	1	1	75	50	.....	....
8	Escoumains	7	120	7	5	400	350	2	50
9	Saut au Mouton	2	20	2	...	......	.....	2	50
10	Mille Vaches	6	90	6	1	100	75	5	125
11	Portneuf	6	100	6	4	350	300	2	50
12	Saut au Cochon	2	20	2	1	100	60	1	20
13	Ilets Jérémie	6	90	6	6	400	350	......	.....
14	Bersimis	2	20	2	1	80	50	1	20
15	Eaux de l'intérieur	....	......	...	......	......	......	......	......
16	*District du lac Saint-Jean	......	....	100	......	......	......	......	......
	Totaux	48	1040	291	63	9805	4765	267	21840
	Valeurs $	......	......	...	......	......	......	......	....

* N° 16, estimé, comprend aussi 95,000 livres de ouananiche et 8,000 livres de brochet.

—*Suite.*

et les espèces de poisson, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, depuis la cité de **province de Québec,** pendant l'année 1898.

Espèces de poisson.											Belugas, (baleines blanches), nombre.	Huile de beluga, galls.	Valeur totale.	Numéro.
Saumon, liv.	Alose, liv.	Hareng salé, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Bar, liv.	Doré, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Sardine, brls.	Poisson commun et mêlé liv.			$ c.	
300	300	......	4500	......	4350	2800	10160	116500	......	1000	......	......	8,535 60	1
......	......	......	2500	......	2300	1100	1840	23500	......	4200	......	......	2,001 40	2
1600	......	25	......	50000	......	......	......	7000	25	15300	6	300	6,182 00	3
1500	......	20	......	2000	......	......	......	......	5	60000	100	5000	3,095 00	4
23000	......	......	......	3000	......	......	......	......	......	20000	75	3750	6,525 00	5
19000	......	......	......	1000	......	......	......	......	......	......	......	......	3,900 00	6
2000	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	400 00	7
12500	......	20	......	1000	......	......	......	......	10	40000	20	1000	3,490 00	8
......	......	25	......	500	......	......	......	......	8	10000	......	......	274 00	9
4000	......	50	......	2000	......	......	......	......	15	50000	......	......	1,745 00	10
13000	......	20	......	2000	......	......	......	......	5	20000	......	......	3,095 00	11
3000	......	5	......	200	......	......	......	......	......	......	......	......	640 00	12
18000	......	......	......	300	......	......	......	......	......	......	......	......	3,630 00	13
2400	......	10	......	1000	......	......	......	......	2	6000	......	......	686 00	14
10000	......	......	......	20000	......	......	......	......	......	......	......	......	4,000 00	15
......	......	......	14500	15000	......	40000	......	......	......	50000	..	......	11,180 00	16
110300	300	175	21500	98000	6650	43900	12000	147000	70	276500	201	10050	....	
22060	18	700	1720	9800	532	2195	720	8820	210	2765	804	3015	59,379 00	

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des bateaux et rets, le nombre de pêcheurs, le
cité de Québec au haut de l'Ottawa, dans la

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche.										
		Bateaux.			Rets à mailler.			Seines.			Verveux.	
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
			$				$			$		$
1	De Mégantic à Sherbrooke et environs					(Pêche à la ligne.)						
2	Magog et Brome					"		"				
3	Baie Missisquoi	12	147	45	....	...	....	15	1230	700	....	....
4	†Rivière Richelieu	72	1083	84	....	......	....	23	460	450	48	400
5	Huntingdon, Beauharnois et Châteauguay	88	1350	156	6	120	20	12	400	300	....	....
6	Laprairie et Montréal	54	540	92	1	20	5	23	690	460	10	50
7	Chambly et Verchères	90	900	96	....	.....	....	20	520	520	6	50
8	Comté de Richelieu et Rivière St-François	90	560	138	40	480	120	38	400	540	125	520
9	Comté et Rivière Yamaska	60	640	135	1	20	10	40	360	180	200	1120
10	Comté de Nicolet	50	525	50	8	140	22	20	770	400	5	100
11	*Portneuf, Champlain et St-Maurice	20	400	40	....	.....	....	7	70	50	....	....
12	Maskinongé et Berthier	60	500	62	3	70	10	16	320	130	29	75
13	Montcalm, Terrebonne et Laval	23	125	52	9	165	25	7	140	28	8	40
14	Comté de Soulanges et Ile Perrot	6	60	18	22	220	60	....	...	....	....	....
15	Lac des Deux-Montagnes et Vaudreuil	45	490	52	28	485	75	....	....	....	....	....
16	Comté d'Argenteuil	15	200	25	45	400	300	...	....	....	....	....
17	Rivière Ottawa, Carillon à Pontiac	130	1950	130	320	9500	950	....	....	....	....	....
18	Lacs de la Gatineau					(Pêche à la ligne).						
	Totaux	815	9470	1175	483	11620	1597	221	5360	3758	431	2355
	Valeurs $	....	....	....	....	.....	....	....	....	....	...	...

* Estimé. Ceci comprend aussi 100,000 livres de petite morue, évaluées à $5,000, prises dans les environs de Trois Rivières.

† Dans le numéro 4 sont compris 8 nasses à anguille évaluées à $49,600.

rendement, la valeur et les espèces de poisson, etc., dans le district s'étendant de la **province de Québec,** pendant l'année 1898.

Espèces de poisson.												Valeur totale	Numéro.
Alose, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Bar, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	$ c.	
2000	17700	100300	4800	29800	30300	1450	500	2000	5900	......	42900	15,495 00	1
......	500	9300	7700	19700	....	......	. ..	1000	6000	2000	5000	2,901 00	2
.....	660	......	.....	48720	....	.....	500	......	....	....	54000	3,058 80	3
.....	... .	. ...	4900	5650	19270	... .	3600	74370	14320	250	74700	7,305 10	4
......	.. .	......	9000	13400	17600	4800	209100	32500	50800	24900	196000	20,860 00	5
5000	......	.....	6000	8000	12000	5000	12000	15000	4000	....	23000	3,930 00	6
1950	....	.....	2500	9600	9300	1250	2350	13500	11350	500	63500	3,180 50	7
7150	500	......	4200	32300	37350	1650	15000	15500	35750	1000	158750	8,523 00	8
......	800	.....	8500	27200	42000	16000	7000	20500	400	85000	160000	9,706 00	9
27400	1105	....	6900	2900	3000	1630	6910	23330	7540	10250	120500	6,097 80	10
15000	3400	12000	1100	6200	2000	500	8000	6200	2000	....	20000	*7,992 00	11
.....	.. .	..... .	. .	5000	9000	1400	18000	8000	20000	8500	130000	4,324 00	12
4500	.....	50000	450	2950	3100	600	500	1000	4500	1400	23100	6,097 50	13
.. .	....	.....	1400	3200	1600	3100	3000	2000	3000	....	8500	997 00	14
200	......	. ..	2000	1850	6150	5600	2550	3200	....	24000	26600	1,937 50	15
400	2500	800	1000	2000	3000	1300	4000	1000	4000	.... . .	... .	1,102 00	16
......	.....	650	46250	54750	58250	26650	63450	18000	42000	55850	82850	18,524 00	17
......	9200	95300	14100	12750	. ...	.. ..	....	......	......	....	8000	12,111 50	18
63600	36365	268350	120800	285970	253920	70930	356460	237100	211560	213650	1197400	....	
3816	2909	26835	9664	14298	10156	4255	21387	14226	6346	4273	11974	134,142 70	

* Dans le numéro 11 il faut ajouter 80,000 livres de petite morue évaluées à $4,000.

RÉCAPITULATION

RENDEMENT et valeur des pêches de la **province de Québec**, (à l'exclusion du **district du Golfe**) pour 1898.

Espèces de poisson.		Prix.	Quantité.	Valeur.
		$ c.		$ c.
Saumon	liv.	0 20	173,030	34,606 00
Alose	"	0 06	144,725	8,683 50
Hareng salé	brls.	4 00	11,604	46,416 00
" frais	liv.	0 01	4,526,300	45,263 00
Poisson blanc	"	0 08	72,675	5,814 00
Truite	"	0 10	366,350	36,635 00
Bar	"	0 08	133,255	10,660 40
Achigan	"	0 05	336,515	16,825 75
Brochet	"	0 04	261,920	10,476 80
Maskinongé	"	0 06	70,930	4,255 80
Esturgeon	"	0 06	421,370	25,282 20
Anguille	"	0 06	857,840	51,470 40
Perche	"	0 03	211,560	6,346 80
Sardine	brls.	3 00	1,760	5,280 00
Barbote	liv.	0 02	213,650	4,273 00
Poisson commun et mêlé	"	0 01	3,345,560	33,455 60
Morue	"	0 05	255,600	12,780 00
Petite morue	"	0 05	80,000	4,000 00
Flétan	"	0 10	28,200	2,820 00
Peaux de marsouin	nomb.	4 00	452	1,808 00
Peaux de loup-marin	"	1 25	30	37 50
Ouauaniche	liv.	0 06	95,000	5,700 00
Huile de poisson	galls.	0 30	24,415	7,324 50
Total pour 1898				380,214 25
" 1897				343,884 85
Augmentation				36,329 40

TABLEAU

DES engins de pêche dans la **Province de Québec**, pendant l'année 1898 (à l'exclusion du **district du Golfe**).

Matériel.	Valeur.	Valeur totale.
	$ c.	$ c.
1,231 bâtiments de pêche (2,246 hommes)	15,315 00	
942 rets à mailler (34,080 brasses)	34,506 00	
259 seines (6,120 brasses)	3,948 00	
		53,769 00
431 verveux	2,355 00	
64,900 hameçons sur lignes dormantes	1,058 00	
684 nasses à anguille	102,955 00	
		106,368 00
59 réfrigérateurs et glacières		3,550 00
Valeur totale		163,687 00

RÉCAPITULATION

Rendement et valeur des pêches dans **toute la province de Québec**, pour 1898.

Espèces de poisson.	Quantité.	Prix.	Valeur.	Valeur totale.
		$ c.	$ c.	$ c.
Saumon frais, dans la glace.................. liv.	836,401	0 20	167,280 20	
" saumuré. .... brls.	216	15 00	3,240 00	
				170,520 20
Hareng salé........ .... "	36,755	4 00	147,020 00	
" frais.................................. liv.	4,825,300	0 01	48,253 00	
" fumé.. .... "	54,000	0 02	1,080 00	
				196,353 00
Maquereau salé .. .. brls.	6,497	15 00	....	97,455 00
Homard, en boîtes............................ liv.	1,067,058	0 20	213,411 60	
" frais.................................. qtx.	201	5 00	1,005 00	
				214,416 60
Morue séchée.................................. "	161,160	4 00	644,640 00	
" verte.................................. liv.	255,600	0 05	12,780 00	
Langues et noues de morue.................. brls.	278	10 00	2,780 00	
				660,200 00
Egrefin frais................................ liv.	12,000	0 03	360 00	
" séchée................................. qtx.	2,563	3 00	7,689 00	
				8,049 00
Merlan.. "	214	2 25	....	481 50
Flétan....................................... liv.	171,140	0 10	....	17,114 00
Truite.. "	397,050	0 10	....	39,705 00
Eperlan....................................... "	351,292	0 05	....	17,564 60
Poisson blanc .... "	72,675	0 08	....	5,814 00
Ouaniniche.................................... "	95,000	0 06	....	5,700 00
Doré.. "	336,515	0 05	....	16,825 75
Achigan....................................... "	133,255	0 08	....	10,660 40
Alose... "	144,725	0 06	....	8,683 50
Anguille fraîche.............................. "	857,840	0 06	51,470 40	
" salée................................... brls.	217	10 00	2,170 00	
				53,640 40
Esturgeon.................................... liv.	421,370	0 06	....	25,282 20
Maskinongé.................................... "	70,930	0 06	....	4,255 80
Brochet....................................... "	261,920	0 04	....	10,476 80
Carrelet...................................... "	30,500	0 05	....	1,525 00
Petite morue.................................. "	131,800	0 05	....	6,590 00
Perche.. "	211,560	0 03	....	6,346 80
Barbote....................................... "	213,650	0 02	....	4,273 00
Sardines.................................... brls.	1,760	3 00	....	5,280 00
Encornet...................................... "	2,765	4 00	....	11,060 00
Poisson commun et mêlé........................ "	860	2 00	1,720 00	
" " " .... liv.	3,345,560	0 01	33,455 60	
				35,175 60
Peaux de loup-marin......................... nomb.	10,008	1 25	....	12,510 00
" de beluga................................... "	452	4 00	....	1,808 00
Huile de poisson............................ galls.	139,644	0 30	....	41,893 20
Poisson employé comme boitte................ brls.	33,793	1 50	....	50,689 50
" " " engrais.................................. "	41,183	0 50	....	21,091 50
Total pour 1898..............................	....	....	....	1,761,440 35
" 1897.......................................	....	....	....	1,737,011 25
Augmentation..................................	....	....	....	24,429 10

RÉCAPITULATION

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux, rets, etc., dans toute la province de Québec, pour l'année 1898.

Articles.	Valeur.	Total.
	$ c.	$ c.
28 bâtiments de pêche (1,119 tonnes ; 163 hommes)	21,250 00	
6,890 bateaux de pêche (12,169 hommes)	172,039 00	
10,931 rets à mailler (277,506 brasses)	152,146 00	
739 seines (24,757 brasses)	25,294 00	
120 rets à trappes	33,585 00	
697 nasses à anguille	103,065 00	
431 verveux	2,355 00	
91 rets à éperlan	3,585 00	
lignes à main et dormantes	15,373 00	
709 lignes traînantes	11,800 00	
		540,492 00
154 homarderies (2,769 employés)	54,074 00	
162,470 trappes à homard, lignes, etc	86,539 00	
		140,613 00
126 réfrigérateurs et glacières	7,640 00	
720 boucans et poissonneries	176,219 00	
120 jetées et quais	20,725 00	
5 semaques et steamers	800 00	
		205,384 00
Valeur totale		886,489 00

ANNEXE Nº 7.

MANITOBA.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES PÊCHERIES DU MANITOBA POUR L'ANNÉE 1898, PAR L'INSPECTEUR COLCLEUGH.

SELKIRK, 15 janvier 1899.

A l'honorable sir LOUIS DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel, donnant le nombre de pêcheurs, de remorqueurs et leur tonnage, etc., dans mon district pour l'année 1898, aussi le rendement des pêcheries pour la même période. Ces rapports ne sont pas complets, car ils ne comprennent pas le poisson pris par des maisons importantes, ni leur matériel de pêche, bien que je leur aie envoyé dès le mois de décembre dernier les formules à remplir.

Vous observerez qu'il y a une augmentation très marquée dans le rendement de toutes les espèces de poisson, excepté le poisson blanc et le doré.

Je suggérerais qu'à l'avenir que tous les rapports faits par les compagnies poissonnières fussent sous serment, car je constate que beaucoup de ces maisons attachent peu d'importance à ces choses et s'occupent peu de donner des chiffres peu exacts.

Je sais qu'aux Etats-Unis le gouvernement exige que tous ces rapports soient attestés devant un magistrat.

Je suggérerais aussi de défendre toute pêche pendant la saison du frai du poisson blanc, car ceux qui ont des permis pour prendre d'autre poisson prétendent toujours avoir pris le poisson blanc pendant qu'ils pêchaient au doré ou autres poissons, et comme le poisson blanc vient dans les eaux peu profondes pour frayer on en prend beaucoup de cette façon. Si un poisson blanc à passé une nuit dans un rets à mailler, il est beaucoup mieux de le garder que de le renvoyer à l'eau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. W. COLCLEUGH,
Inspecteur de pêcheries.

MANI-

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, le tonnage et la valeur des remorqueurs, espèces et quantités de poisson prises dans la

		Matériel de pêche.													Autre matériel dans (la) pêche-	
		Remorqueurs.				Bateaux.			Rets à mailler.		Seines.				Réfrigérateurs et poissonneries.	
Numéro.	Districts.	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.		Nombre.	Valeur.
				$			$			$			$			$
1	Lac Winnipegosis, et rivieres Dauphin et de la Poule-d'Eau.	1	15	2000	3	4	1350	12	30000	3000	1	33	85		3	1000
2	Lac Manitoba, Flux et du Reflux et tributaires	..	....	......	..	117	3160	187	22490	2200	..	...	....		4	5700
3	Lac Winnipeg, rivière Rouge et tributaires	1	14	1800	4	249	2793	325	68580	7166	4	132	340		8	2000
	Pêche commerciale, lac Winnipeg—															
4	Ewing et Fryer	1	14	2000	7	4	300	9	10000	2000	..	....	....		10	4900
5	Comp. de pêche de Selkirk.	2	259	12500	12	5	1500	15	10000	2000	..	....	....		6	6000
6	" Manitoba.	5	586	35100	31	8	2400	24	10000	2000	..	...	....		14	29800
7	William Robinson.........	5	681	33000	25	5	1500	15	10000	2000	..	.. .	. ..		16	37500
8	Cie de pêche Reid et Tait.	2	316	29200	15	5	1325	15	10000	1500	..	....	....		4	2400
9	" Dominion....	..	....	.....	..	...	......	. ..	......	.	..	....	....		....	......
	Totaux...	17	1885	115600	97	397	14328	602	171070	21866	5	165	425		65	89300
	Valeurs ....$	..	...	......	..	....	......	....	.... .	.....	..	....	....		...	......

TOBA.

bâtiments et bateaux, le nombre et la valeur des engins de pêche, etc., ainsi que les **province du Manitoba**, pour l'année 1898.

TÉRIEL UTILES PÊRIES. Jetées et quais.		Espèces de poisson.											Valeur totale.	
Nombre.	Valeur.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Perche, liv.	Tulipi, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Consommation locale, liv.	Caviare, liv.		Numéro.
	$												$ cts.	
2	200	565000	10000	270000	100000	. .	10000	1000	. ....	1450000	250000	. . .	53,200 00	1
8	1300	259100	......	142000	142300	.. ..	....	81200	......	102200	147000	....	28,169 00	2
....	... ..	90020	.. ..	465700	223050	135900	50150	219600	101000	412200	555100	1230	38,087 00	3
2	100	72299	......	349704	122878	214079	15640	1820	26411	730	.. ..	5430	37,424 52	4
1	350	461952	......	7418	.	.....	.....	.....	.....	....	......	....	23,320 14	5
2	550	628443	....	7840	2275	35040	......	......	18476	....	.....	930	33,349 01	6
4	1900	628443	. ....	7840	2275	35040	... .	......	18476	....	......	930	33,349 01	7
4	400	587682	.. ..	7989	500	8800	.. .	.... .	......	....	.....	....	30,912 10	8
....	......	68202	......	98931	.... .	18651	.. ...	......	....	....	.....	....	7,616 22	9
23	4900	3361141	10000	1357422	593278	447510	75790	303620	164363	1965130	952100	8520	....	
....	.....	168057	500	40723	11866	22375	758	6072	1644	19651	9521	4260	285,427 00	

ANNEXE N° 8.

TERRITOIRE DU NORD-OUEST.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR E. W. MILLER SUR LES PÊCHERIES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST POUR L'ANNÉE 1896.

FORT-QU'APPELLE, T. N.-O., 2 janvier 1898.

A l'honorable sir L. H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'année 1898. Dans les eaux les plus immédiatement sous la surveillance des officiers de votre département, la pêche ne montre dans la plupart des cas aucuns signes de diminution. Dans quelques-uns des lacs dans les districts plus peuplés, la pêche a un peu diminué, mais la cause en serait à ce que l'on à moins pêché et non à une rareté du poisson.

Au lac la Biche et au lac Saint-Anne, où, il y a quelques années, l'épuisement des lacs menaçait d'affamer les métis, l'augmentation constatée l'année dernière s'est bien maintenue, et les pêcheurs sont maintenant convaincus des bons résultats de l'observation des lois de pêche. Quelques-uns seulement des plus petits lacs dans les territoires sont situés de façon à permettre de porter le poisson sur les marchés pendant l'été; et le poisson que l'on y offre trouve des acheteurs à de très bons prix. Quelques pêcheurs qui ont fait la pêche dans les lacs au nord de Prince-Albert dans la première partie de l'année ont vendu leur poisson, qui a été exporté aux Etats-Unis. Pour différentes causes, les acheteurs n'y ont pas fait de bénéfices, et il n'y a pas de probabilité que l'on essaye de nouveau cet hiver. Dans des conditions plus favorables et avec des moyens de transport plus faciles et meilleur marché, il ne paraît pas y avoir de bonne raison pour que les villes de l'Assiniboine ne reçoivent pas leur approvisionnement de poisson de ces lacs.

Dans leur ensemble, cependant, les lacs au nord de la rivière Saskatchewan doivent être considérés plus comme des sources de nourriture pour les métis et sauvages résidants que comme des objets d'exploitation mercantile, et il ne serait pas sage de risquer de ruiner ces pêcheries en permettant de les pêcher à l'excès, même s'il devait y avoir avantage temporaire pour les aborigènes résidants. C'est à ce point de vue que l'on doit considérer le commerce d'exportation de l'esturgeon qui a été tenté sur une petite échelle sur la basse Saskatchewan et le lac des Cèdres, cette année, vu particulièrement la disparition rapide de l'esturgeon dans d'autres endroits où il était abondant auparavant. Jusqu'à ce que le temps soit arrivé où la population aborigène de ce district ne compte pas autant sur le poisson pour sa subsistance, il ne serait pas sage d'encourager l'exportation du poisson.

La multiplication rapide de canaux d'irrigation dans l'Alberta du Sud fait craindre l'extinction de la truite dans les cours des montagnes d'où les eaux d'irrigation sont surtout tirées. On a recommandé de faire observer plus strictement la clause de l'Acte des Pêcheries qui oblige de placer des grillages protecteurs à l'entrée des canaux, et je crois qu'en dépit des objections soulevées par quelques-uns des irrigateurs, des grillages peuvent être placés dans la plupart des cas sans causer de dommage sérieux au canal, tout en empêchant certainement une grande destruction de poisson.

On a prétendu que le temps de la défense de prendre le poisson blanc était trop long par rapport à certains districts, mais bien qu'il soit incontestable que le temps

du frai dure plus longtemps dans des lacs qu'en d'autres, je ne crois pas que le temps ainsi qu'il est fixé aujourd'hui n'est pas plus long qu'il n'est nécessaire pour la conservation effective de ce poisson important. La facilité avec laquelle on peut le prendre dans les filets sur leurs frayères est la véritable raison sur laquelle est basée la requête pour une ouverture à bonne heure de la pêche.

Dans quelques-uns des petits lacs, la mise en force de la saison défendue pour le brochet et le mulet, semblerait avoir produit une multiplication inutile du poisson commun aux dépens des espèces de plus de valeur. Il sera peut-être nécessaire dans un avenir prochain de suspendre les lois concernant la saison défendue pour le brochet, etc., dans certaines eaux, plus spécialement celles qui sont favorablement situées pour recevoir des œufs de poisson blanc, en vue de les repeupler. On a remarqué aussi que le brochet envahissait rapidement les eaux habitées par la truite dans la partie ouest des territoires. On pêche peu le poisson commun ici, et je suis d'opinion que l'on ne devrait mettre aucune restriction à cette pêche dans aucun des tributaires de la Saskatchewan Sud, dans l'Aberta.

On a recommandé récemment de changer la période défendue pour la truite mouchetée. Présentement la variété de truite la plus appréciée dans les territoires, la truite arc-en-ciel (*Salmo-Mykis*), est sacrifiée jusqu'à un certain point en faveur de la grosse truite (*Salvalinus malma*). Le changement proposé, tout en donnant une période égale de protection, favorise le poisson qui a le plus de valeur, et prolonge la saison de la pêche jusqu'à une époque où les cours d'eau sont les plus favorables à la pêche.

Il n'a pas été possible de déposer des alevins dans aucuns des lacs du Nord-Ouest dans le cours de l'année dernière, vu l'impossibilité de s'en procurer. On a éprouvé aussi beaucoup de désappointement dans quelques districts, vu que les circonstances étaient pourtant favorables à une bonne pêche. Dans l'Assiniboïa en particulier tout indique que plusieurs lacs qui étaient venus, vu la sécheresse, si bas qu'il n'y avait presque plus assez d'eau pour faire vivre le poisson, reviendront prochainement à leur niveau ordinaire, et il serait très désirable que l'on y déposât du frai afin de leur donner assez de poisson pour soutenir comme autrefois la population des districts environnants.

Un établissement de pisciculture dans les territoires, même sur une petite échelle, s'impose par conséquent à l'attention des autorités.

Les lois de pêche semblent avoir été bien observées dans tous les districts où l'on à nommé des gardes-pêche. Aucune plainte n'a été reçue contre les pêcheurs licenciés, bien qu'un grand nombre de rets tendus en contravention à la loi aient été saisis, mais leurs propriétaires étaient inconnus.

La police à cheval a rendu beaucoup de services, tant en me faisant connaître les infractions autant qu'il étaient en son pouvoir, vu la longueur des distances à parcourir.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE ET DANS LES DISTRICTS SPÉCIFIÉS.

PRINCE-ALBERT.

Le garde-pêche Robertson fait rapport que les pêcheries de ce district sont dans un état favorable. L'exportation du poisson au lac à la Chandelle l'hiver dernier n'a pas réussi pour une variété de causes. La pêche n'a pas été très bonne, et les difficultés de transport ont été plus grandes que d'habitude, vu leur forte chute de neige pendant l'hiver. La conséquence de cet insuccès, il est probable qu'il n'y aura pas d'acheteurs pour l'exportation sur le marché de Prince-Albert cet hiver, et la pêche sera limitée aux besoins du commerce local. Le garde-pêche déclare qu'on pêcherait beaucoup de poisson pour la vente si la saison défendue se terminait assez à bonne heure pour permettre de faire de la pêche avant que la glace ne devienne épaisse. A la rivière au Castor et au lac Vert, où le gardien Anderson se tient pendant la saison défendue pour le poisson blanc, la pêche a été plus petite que d'habi-

tude. On attribue cela au fait que les sauvages avaient placé des rets en travers des principaux cours d'eau de bonne heure à l'automne, ce qui a empêché le poisson d'atteindre ses frayères. L'on prendra des mesures cette année pour empêcher la répétition de ces actes l'année prochaine. Quarante-huit licences ordinaires et cinquante-cinq permis gratuits aux sauvages sous traités. Un rets à mailles de grandeur illégale a été saisi au lac Croche, mais en général les lois de pêche ont été bien observées.

DISTRICT DE CALGARY ET MCLEOD.

La construction du chemin de fer du Nid-de-Corbeau, a produit une augmentation dans la pêche des lacs Waterton et Nid-de-Corbeau, que huit pêcheurs licenciés ont pêchés avec succès. Ils ont vendu à de bons prix leur pêche de poisson blanc et de truite. Environ 2,000 livres de truite ont été prises dans le lac Minniwankan, ou lac du Diable, près de Banff. Ce poisson a été pris à l'hameçon en eau profonde.

On a pris une truite de de 29 livres, mais la moyenne était d'environ 6 livres. Le poisson blanc des montagnes, que l'on appelle dans le district "*grayling*", a été aussi pêché, mais en petite quantité, car on ne se sert pas de filets. Les lacs Sprey sont situés à environ 18 milles de Canmore, sur la ligne principale du chemin de fer du Pacifique, et les mineurs de cette ville, dont plusieurs sont des pêcheurs enthousiasstes, y ont ouvert une route muletière. Les Assiniboines fréquentent beaucoup ces lacs. La truite des lacs et la grosse truite forment la principale pêche de ces lacs. A part cela, la seule autre pêche dans ce district est la pêche à la ligne à la truite mouchetée dans les magnifiques cours d'eau qui descendent des montagnes Rocheuses. Les pêcheurs de ce district désirent ardemment que l'on protège cette pêche contre les effets dévastateurs des canaux d'irrigation, dont l'on construit un si grand nombre, et ils recommandent fortement que des règlements obligeant à placer des grillages à la tête de tous les canaux soient strictement observés.

Le garde-pêche Miller, du Creek-au-Mouton, dit qu'il y a eu plus d'eau dans les rivières cette année que les années dernières, et que la pêche à la ligne a été bonne. Il dit que les canaux d'irrigation non pourvus de grillages causent une grande destruction du poisson, et que la loi à cet égard est peu observée. Un changement dans la saison défendue de la pêche à la truite serait bien accueilli par presque tous ceux qui font cette pêche, vu que la truite arc-en-ciel, qui est la plus nombreuse et la plus estimée pour ses qualités comestibles et pour le plaisir de la pêche est en condition splendide en septembre et octobre, tandis que la saison défendue commence le 15 septembre.

DISTRICT D'EDMONTON.

Dans ce district, le garde-pêche Young dit que les efforts du département de protéger le poisson sont mieux appréciés par le public en général et par les pêcheurs plus directement intéressés. Cette année, il a été possible de réduire la quantité de poisson que la loi permet de prendre pendant la saison défendue en vertu de permis spéciaux; on a accordé cette permission dans les cas de besoins pressants à des résidants métis ou sauvages. Le résultat de la mise en force de la saison défendue au lac Sainte-Anne et au lac La Biche, pendant les trois ou quatre dernières années, a été demontré par la grande amélioration de la pêche à ces endroits. Au dernier lac, on a pris 2,000 livres de poisson en trois nuits avec 150 brasses de filets. La pêche d'été a aussi été très bonne. Le lac à la Baleine Blanche, qui avait été autrefois négligé par les pêcheurs à cause de la mauvaise qualité du poisson blanc qu'on y prenait, a donné de bons résultats cette année, le poisson y étant beaucoup meilleur.

Cinquante-huit pêcheurs licenciés ont été à l'œuvre au lac au Pigeon, où ils ont pêché hiver comme été, fournissant presque tout le poisson nécessaire à la consommation des villes sur la route du chemin de fer de Calgary et Edmonton. Le gardien résidant ici fait rapport que l'on obéit avec bonne volonté aux règlements et qu'il n'y a pas de diminution dans la quantité, vu la qualité du poisson que l'on y pêche pendant la saison permise.

Les rapports du lac la Selle, de la Roche-Flottante et du lac au Bon-Poisson ne sont pas favorables. Ces lacs sont situés près des réserves des sauvages, et les règlements concernant les saisons défendues ne sont pas bien observées, et le poisson, conséquemment, devient plus rare. Il sera nécessaire d'exercer une surveillance plus directe qu'autrefois sur ces lacs.

Le niveau des lacs a été plus bas qu'en aucune autre année depuis 1870, et cela a eu un effet désastreux sur les lacs les moins profonds. Dans le lac au Castor, par exemple, où le brochet et le doré étaient très abondants, ces deux poissons ont presque complètement disparu. Il se fait peu de pêche de rivières dans ce district.

DISTRICT DE BATTLEFORD.

La population qui réside alentour des lacs poissonneux de ce district semble être plus nomade encore que la masse de ses congénères, et il n'y a eu comparativement qu'un petit nombre de familles qui ont résidé près de ces lacs cette année. Le lac au Brochet, situé à environ trente milles de Battleford, fourmille de poisson du même nom, de grande taille et de qualité supérieure. Le poisson blanc que l'on prend ici est peu estimé, et la pêche en est petite. Au lac à la Tortue, à trente milles vers le nord, le poisson blanc est très bon, et c'est ici que l'on prend la plus grande partie du poisson qui se consomme dans le district. Le garde-pêche Gagné fait rapport cependant que la pêche de cette année a, pour des raisons inconnues, causé beaucoup de désappointements.

La rivière Bataille fournissait autrefois beaucoup d'esturgeon et de saumon ; cette pêche a cependant beaucoup diminué. La diminution a été causée en partie par une succession de saisons sèches, pendant lesquelles l'eau a été basse, mais surtout par la présence de trappes à panier avec lesquelles on bouchait la rivière. Il est à espérer que la nomination récente d'un garde-pêche empêchera la répétition de ces choses à l'avenir.

DISTRICT DU LAC LONG.

Le garde-pêche Foster, de Silton, rapporte qu'en conséquence de l'excellence de la récolte dans son district, les habitants ne se sont pas autant livrés à la pêche que l'année précédente. On fait peu de pêche pendant la saison chaude, bien qu'il semble qu'en faisant usage de glace il serait possible de faire un commerce profitable de poisson pendant l'été. Cet automne, on a vu le poisson en grande quantité sur ses anciennes frayères à l'extrémité sud du lac, qu'il avait désertées depuis quelque temps. En conséquence des fortes pluies de l'automne, le lac, qui avait toujours été diminuant, a retrouvé son niveau d'il y a cinq ans, et il y a eu grande abondance de poisson. Un rets qui était en contravention des règlements a été saisi ici.

LACS QU'APPELLE.

Le garde-pêche Leader fait rapport d'une grande diminution dans la pêche du véritable poisson blanc dans ces lacs, diminution qu'il attribue à la migration du poisson et à l'ignorance des pêcheurs de l'endroit où il est allé. Un mauvais temps continuel a aussi nui beaucoup à la pêche d'été dans les eaux profondes.

Le tullibi, poisson que l'on regarde ici comme l'égal du poisson blanc, s'est bien maintenu, tandis que le brochet, le doré et la carpe semblent devenir surabondants. Les lacs supérieurs sont très fréquentés par le canard sauvage à l'automne, et ce gibier détruit sans doute une grande quantité de frai de poisson blanc. On a tué des canards qui avaient tellement mangé de frai qu'il lui sortait de la bouche. Une tempête très forte en juin a brisé le flanc gauche de l'écluse Katepwe et le niveau du lac en a été considérablement baissé. L'abondance des pluies a cependant maintenu l'eau du lac en très bon état, et l'on a vu très peu de poisson mort cette année.

Le gouvernement du Nord-Ouest a depuis fait reconstruire cette écluse sur un plan assez vaste qu'il est à espérer qu'elle résistera à toute pression raisonnable, tandis que sa hauteur rendra inutile la seconde écluse à Fort-Qu'Appelle.

LAC CROCHE ET LAC ROND.

Ces lacs, bien qu'ayant toute l'eau nécessaire, ne donnent pas une pêche satisfaisante. Le poisson blanc, qui y était un jour très abondant, est maintenant presque complètement éteint. Ces lacs ont grand besoin d'être repeuplés avec du frai, et je crois que les sauvages des réserves avoisinantes sont maintenant suffisamment convaincus des maux causés par leur pêche excessive antérieure pour observer à l'avenir les saisons défendues.

Le garde-pêche Fitzgerald a enlevé un grand nombre de trappes dans la rivière Qu'Appelle pendant l'été, mais il est comparativement facile aux constructeurs de trappes de ne pas se faire prendre. Il est probable que l'on prend une grande quantité de poisson de cette manière-là dans cette rivière.

LAC À LA PLUME-D'AIGLE.

Le garde-pêche Goodwin fait rapport que la pêche au poisson blanc a donné une bonne moyenne dans ce lac, qui ne montre aucun signe de diminution. On a construit de nouvelles écluses sur le creek Swift-Current, à Swift-Current et à Waldeck, et on y a placé de bonnes passes-migratoires. Il se fait beaucoup de pêche à la ligne dans la rivière Saskatchewan Sud dans ce district ; le poisson dit *Buffalo* y pèse de trois à six livres, est en grande abondance et est très bon à manger. Les lois de pêche ont été bien observées.

LACS DE LA MONTAGNE DE L'ÉLAN.

Ces lacs sont situés dans la partie sud-est de l'Assiniboïa, et le brochet, le doré et autres poissons, à part le poisson blanc, y sont assez abondants. Trois permis pour la pêche aux rets y ont été accordés, mais la plus forte partie de la pêche se fait à la ligne. Ils vient beaucoup de pêcheurs dans ces lacs en été, et comme l'on a entendu plusieurs plaintes à propos de pêche illégale aux rets, il sera probablement nécessaire de nommer un gardien l'été prochain.

DISTRICT DE CUMBERLAND.

Il n'a pas encore été nommé de garde-pêche résidant dans ce district, mais il devient évident qu'il est urgent d'en nommer un prochainement. La population résidante s'est bornée dans le passé à pêcher le poisson nécessaire à sa nourriture, et il est douteux que les lacs et rivières dans ce district pourraient résister pour longtemps à une pêche plus forte que celle-là, à moins d'être dépeuplés bien vite. Cette année, on a exporté une grande quantité d'esturgeon *via* Grand-Rapide, et il y a eu aussi une petite manufacture de caviar. Dans les deux cas, à moins d'avoir de la glace en quantité suffisante, ce poisson est exposé à être perdu. Il faudra surveiller de près cette industrie, afin que les meilleurs intérêts de tous les résidants du district soient protégés.

J'ai annexé à ce rapport les statistiques ordinaires du rendement et de la valeur des pêcheries dans les Territoires du Nord-Ouest.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. W. MILLER,
Inspecteur des pêcheries, T. N.-O.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des bateaux, la quantité et la valeur du matériel de pêche, etc., dans le district de **Qu'Appelle,** Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche. Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.
			$			$			$
1	Lac Long	6	60	60	1500	360	....	......	......
2	Lacs Qu'Appelle	11	315	36	900	225	1	50	50
3	Lacs Croche et Rond	4	40	20	500	120	....	......	......
4	Montagne de l'Elan	4	60	10	300	72	....	......	......
5	Lacs de la Plume-d'Aigle	3	30	12	250	75	....	......	......
		28	505	138	3450	852	1	50	50

ETAT du rendement des pêcheries et des espèces de poisson dans le district de **Qu'Appelle,** Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Poisson blanc, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Tullibi, lbs.	Poisson commun ou mêlé, liv.	Valeur totale.
							$ c.
1	Lac Long	22000	6000	10000	......	8000	1,560 00
2	Lacs Qu'Appelle	3000	12000	20000	15000	15000	1,360 00
3	Lacs Croche et Rond	300	7000	10000	3000	12000	605 00
4	Lacs de la Montagne de l'Elan	......	6000	10000	......	6000	440 00
5	Lacs de la Plume-d'Aigle	6500	1000	3000	......	5000	465 00
6	Lacs à la Pêche	......	8000	12000	......	20000	680 00
7	Rivière Qu'Appelle	......	16000	20000	......	40000	1,280 00
	Totaux	31800	56000	85000	18000	106000	....
	Valeurs	1590	1680	1700	360	1060	6,390 00

ETAT indiquant le nombre et la valeur des bateaux, la quantité et la valeur du matériel de pêche, etc., dans le district d'**Edmonton**, Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche. Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.
			$			$
1	Lac la Biche	45	675	190	5700	760
2	Lac Baptiste	....	....	40	1200	160
3	Lac la Nonne	....	......	30	900	120
4	Lac du Cœur	......	......	40	1200	160
5	Lac au Castor	......	....	40	1200	160
6	Lac Sainte-Anne	30	450	150	4500	600
7	Lac au Pigeon	20	300	180	5400	720
	Totaux	95	1425	670	20100	2680

ETAT indiquant les espèces et la quantité de poisson pris dans le district d'**Edmonton**, Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Poisson bl'nc, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Perche, liv.	Tullibi, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Valeur totale.
								$ c.
1	Lac la Biche	100000	30000	40000	....	5000	10000	6,900 00
2	Lac au Castor	21000	......	....	....	.....	5000	1,100 00
3	Lac de l'Ile	3000	...	......	....	....	...	150 00
4	Lac Pierreux	5000	......	......	.....	....	.....	250 00
5	Lac du Poisson-Blanc	30000	......	.....	.....	.....	5000	1,550 00
6	Lac Long	...	....	......	1000	5000	.....	110 00
7	Lac au Pigeon	50000	.....	......	......	......	1000	2,510 00
8	Lac à la Baleine-Blanche	50000	......	....	......	......	.....	2,500 00
9	Lac Sainte-Anne	35000	2000	5000	.....	......	2000	1,930 00
10	Lac Baptiste	.....	......	......	.....	8000	....	160 00
11	Lac la Nonne	2000	....	...	......	....	2000	120 00
12	Petit lac du Poisson-Blanc	1000	.....	......	......	......	......	50 00
	Totaux	297000	32000	45000	1000	18000	25000	....
	Valeurs ... $	14850	960	900	10	360	250	17,330 00

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des bateaux, la quantité et la valeur du matériel de pêche, etc, dans le district de **Prince-Albert**, Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche. Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.
			$			$
1	Lac Vert	20	300	100	2500	500
2	Lac Assiniboïa	15	250	200	5000	800
3	Lacs du Cerf, à la Truite, Montréal et de la Chandelle	30	400	350	8750	1400
4	Rivière Saskatchewan	40	400	100	1500	350
	Totaux	105	1350	750	17750	3050

TABLEAU indiquant les espèces et la quantité de poisson dans le district de **Prince-Albert**, Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Perche, liv.	Tullibi, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Valeur totale.
										$ c.
1	Rivière au Castor	120000	......	.....	......	......	.....	......	......	6,000 00
2	Lac Vert	100000	......	25000	120000	......	.....	10000	25000	8,600 00
3	Lac Assiniboïa	25000	......	35000	.....	......	.....	.....	5000	2,350 00
4	Lac du Diable	10000	......	...	4000	.....	......	.....	4000	620 00
5	Lac au Pélican	8000	.. ..	.....	12000	....	......	......	5000	690 00
6	Lacs Doré et du Chien	40000	......	......	60000	.. .	......	......	25000	3,450 00
7	Lacs Montréal et au Butor	25000	......	.....	40000	....	......	......	10000	2,150 00
8	Lac à l'Esturgeon	3000	.... .	....	6000	.... .	......	......	4000	310 00
9	Lacs Chandelle, Cerf et Truite	20000	10000	5000	.....	.. ...	......	......	......	1,650 00
10	" " *	80000	40000	5000	15000	.....	....	......	......	6,450 00
11	Lacs au sud de la riv. Saskatchewan	.. ..	......	4000	3000	....	800	....	5000	238 00
12	Rivière Saskatchewan	3000	......	4000	4000	40000	... .	....	15000	2,500 00
	Totaux	434000	50000	78000	264000	40000	800	10000	98000	....
	Valeurs $	21700	2500	2340	5280	2000	8	200	980	35,008 00

* Exportés (préparé).

RÉCAPITULATION

Du nombre des bateaux, rets, etc., et la quantité et la valeur du poisson pris dans les **Territoires du Nord-Ouest**, pour l'année 1898.

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche. Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.
			$				$
1	Qu'Appelle	28	505	.....	138	3450	852
2	Macleod	10	200	.. ...	18	540	180
3	Edmonton	95	1425	.....	750	20100	2680
4	Battleford	....	..	.....	......	......	..
5	Prince-Albert	105	1350	.....	670	17750	3050
6	Cumberland et autres districts	....	......	......	......	.....	......
	Totaux	238	3480	630	1576	41840	6682

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Perche, liv.	Tullibi, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Valeur totale.
										$ c.
1	Qu'Appelle	31800	.....	56000	85000	......	....	18000	106000	6,390 00
2	Macleod	8000	40000	....	15000	.. ..	.....	......	10000	2,800 00
3	Edmonton	297000	......	32000	45000	.. .	1000	18000	25000	17,330 00
4	Battleford	40000	4000	20000	30000	1000	....	10000	75000	4,400 00
5	Prince-Albert	434000	50000	78000	264000	40000	800	10000	98000	35,008 00
6	Cumberland et aut. districts	3500000	20000	1000000	1500000	200000	....	50000	1500000	262,000 00
	Totaux	4310800	114000	1186000	1939000	241000	1800	106000	1814000	....
	Valeur	215540	5700	35580	38780	12050	18	2120	18140	327,928 00

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêcheries du **Manitoba** et des **Territoires du Nord-Ouest**, pour l'année 1898.

Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.
	Livres.	$
Poisson blanc	7,671,941	383,597
Doré	2,543,422	76,303
Brochet	2,532,278	50,646
Perche	77,591	776
Esturgeon	688,510	34,425
" caviar.	8,520	4,260
Truite	124,000	6,200
Tullibi	409,620	8,192
Barbote	164,363	1,644
Poisson commun et mêlé	3,779,130	37,791
Consommation locale	952,100	9,521
Total pour 1898		613,355
" 1897		638,415
Diminution		25,060

RÉCAPITULATION

Du nombre de remorqueurs, bateaux, rets, etc., employés au **Manitoba** et dans les **Territoires du Nord-Ouest.**

Articles.	Valeur.
	$
17 remorqueurs de pêche (1,885 tonnes ; 97 hommes)	115,600
633 bateaux de pêche (1,232 hommes)	17,808
212,910 brasses de rets à mailler	28,548
165 brasses de seines	425
65 congélateurs	89,300
23 jetées de pêche	4,900
Total	256,581

ANNEXE N° 9.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR JOHN McNAB SUR LES PÊCHERIES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE POUR L'ANNÉE 1898.

NEW-WESTMINSTER, 14 janvier 1899.

L'honorable sir L. H. DAVIES,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les pêcheries de la Colombie-Britannique pour l'année 1898, avec les tableaux statistiques donnant le rendement et la valeur des pêches ainsi que le chiffre du capital engagé dans cette industrie.

La comparaison avec les trois dernières années montre une grande diminution, due surtout à la petite quantité de saumon pris dans la rivière Fraser comparée aux années précédentes. La pêche en 1898 n'a donné que 264,225 caisses, tandis qu'elle donnait 432,920 caisses en 1895, 375,344 caisses en 1896 et 879,116 caisses en 1897.

La valeur totale du produit s'élève, pour 1898, à $3,713,101.16; en 1897 il donnait $6,138,864.96.

De fortes fluctuations d'année en année dans la pêche de toutes les espèces de poisson sont choses communes; on ne les regarde pas comme un signe de changement permanent ni de disparition des espèces affectées; excepté que les conditions affectant la vie du poisson et la propagation de l'espèce ont été ou changées ou sujettes à des conditions défavorables. Malheureusement, le poisson de la rivière Fraser est dans ce cas-là. C'est l'opinion de tous ceux qui ont étudié la question que la rivière Fraser est le lieu de frai et d'élevage de presque tout le saumon *sockeye* qui entre dans le golfe de Géorgie, par les détroits de Juan de Fuca. M. A. C. Little, commissaire des pêcheries pour l'Etat de Washington, un homme très capable dans ces questions, a déclaré qu'il était certain que de 75 à 90 pour 100 du *sockeye* pris dans la baie étaient du saumon de la rivière Fraser. L'évaluation de M. Fraser n'est pas trop forte. Dans mon opinion pratiquement le *socheye* qui fréquente les eaux mentionnées est du poisson de la rivière Fraser. Maintenant, quand l'on considère que le détroit de Juan de Fuca et toutes les eaux entre son entrée et l'embouchure de la rivière Fraser sont pratiquement un estuaire de la Fraser, et que tous ces cours d'eaux et chenaux sont obstrués par des engins de pêche de toute sorte dans le but de tuer et détruire le saumon de toutes les grosseurs, lequel, en accord avec les lois de sa nature, cherche à entrer dans les rivières où il est né afin d'y propager son espèce, il est évident qu'à moins que des mesures ne soient prises pour restreindre la cupidité des pêcheurs, l'avenir de la pêche au saumon dans la rivière Fraser et l'Etat de Washington est menacé.

Une autre source de destruction du saumon dans la rivière Fraser réside dans la déversion de sable, d'argile et de débris que font les grandes exploitations minières hydrauliques sur le haut de la Fraser et ses affluents, ce qui inonde ou couvre les lits de gravier qui servent de frayères; ce qui nuit aussi, est la construction de barrages dans les rivières, principalement l'écluse à la fourche sud de la rivière Quesnelle, qui était autrefois une frayère importante pour le saumon, mais d'où il est aujourd'hui exclu.

La pêche à l'esturgeon dans la rivière Fraser et les lacs a aussi diminué. On recommande, afin d'en empêcher l'extinction, une saison défendue de quatre mois, depuis le 15 mai jusqu'au 15 septembre.

Tout le flétan est acheté pour l'exportation par la *New-England Fish Company*, dont le siège est à Vancouver. L'exportation pour 1898 s'est élevée à 1,200,000 livres.

On prend en grandes quantités du flétan d'excellente qualité dans les environs de la côte nord et des îles. Le poisson est pris sur les lieux de pêche et apporté à Vancouver par les bateaux à vapeur; ils apportent par voyage de 80,000 à 100,000 livres, ce qui est la pêche de quelques jours lorsque la température est favorable. Des pêcheurs des Etats-Unis prennent aussi de grandes quantités de flétan dans les eaux du nord de la Colombie anglaise.

Un côté nouveau dans l'industrie de la pêche cette année a été la salaison par des pêcheurs japonais de 4,000,000 de livres de saumon *chien* (*O. Keta*) pour l'exportation. Ce poisson a été pris pour la plus grande partie par des pêcheurs de *cohoes* employés aux fabriques de conserve et vendu aux Japonais. Autrefois ce poisson n'était pas utilisé, on le laissait se perdre.

Toutes les autres variétés de poisson d'eau salée, nombreuses et abondantes comme elles le sont, sont prises en quantités suffisantes seulement pour la consommation locale, à l'exception du hareng, qui est fumé et mariné en quantités considérables et trouve une vente facile dans toutes les villes et dans les différents districts de l'intérieur; c'est une industrie qui promet.

La grande augmentation de la population dans l'intérieur de la province, produite par le développement de l'industrie minière, a créé une demande pour une grande quantité de poisson qui vient partie de l'Etat de Washington *via* Spokane et partie des lacs de l'intérieur, où l'on prend des quantités considérables de truite, de hareng des lacs, etc. ; mais il est impossible d'obtenir aucuns chiffres à ce sujet.

On sait que les plus grands lacs dans la partie nord de la province abondent en truite et poisson blanc de première qualité, et il est probable que plusieurs pêches commerciales seront établies durant l'année 1899.

On ne sait rien du homard déposé dans les eaux de la Colombie, mais cela ne veut pas dire qu'il ne prospère pas.

Les huîtres déposées dans une localité, dans Oyster Harbour, où il était possible de les protéger contre leur ennemi naturel—le *starfish*—réussissent apparemment bien, mais on ne voit pas encore qu'elles se propagent.

Plusieurs personnes dignes de confiance rapportent que l'on a vu du poisson blanc dans les lacs Coquitlam et Harrisson. En octobre prochain j'essayerai d'en prendre quelques-uns à la seine, afin de connaître leur grosseur et leur qualité.

Mes gardes-pêche des districts de Rivers-Inlet, Skeena et Naas, disent que la saison de pêche a été prospère, ce que les rapports constatent, et que les lois de pêche ont été bien observées. Dans le district de la rivière Fraser, on a senti sérieusement le besoin d'un bateau à vapeur convenable pour faire la patrouille dans les eaux de la rivière Fraser, Howe Sound et le golfe de Géorgie; tant que l'on n'aura pas ce bateau à vapeur, les pêcheurs non licenciés pourront continuer impunément avec des engins illégaux, car ils sont hors de mes atteintes ou de celles de mes officiers.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN McNAB,
Inspecteur des pêcheries pour la Colombie-Britannique.

A.—COLOMBIE-BRITANNIQUE

Nombre de permis.	Bâtiments.	Capitaine.	Tonneaux	Equipage.		Bateaux.		Côte de la Colombie-Britannique.	
				Blancs.	Indiens.	Bateaux.	Canots.	Mâles.	Femelles.
38	Abbie M. Deering....	M. White...........	96	22	....	6	....	....	....
12	Ada.....	J. F. Noël..........	97	9	20	2	10	54	131
9	Ainoko..................	G. Heater..........	75	6	18	2	9	80	343
14	Allie J. Alger............	R. A. Cavender.....	75	23	......	7	.....	402	304
10	Arietes..................	F. Cole & W. D. Byers	86	8	30	2	15	170	159
8	Beatrice	W. Heater..........	66	5	16	1	8	167	163
23	Carrie C. W.............	M. Foley,....	92	6	26	2	13	105	83
15	C. D. Rand...	H. Blakstad........	51	8	22	2	11	151	91
11	City of San Diego.........	M. Keefe...........	49	6	20	1	10	97	240
36	Diana........	J. G. Searle.........	50	......	....	......	......	....	....
17	Director..................	F. W. Gilbert.......	87	23	...	6	......	16	14
22	Dora Sieward.............	H. F. Sieward.......	93	10	34	2	17	89	220
3	Doris.....................	D. McPhee..........	60	6	20	2	10	84	257
21	Enterprise................	J. W. Todd.........	69	6	28	2	13	89	220
25	Favourite.................	L. McLean..........	80	6	31	2	15	179	152
1	Geneva............... ..	Wm. O'Leary.......	93	24	...	8	......	390	502
25	Halzie....................	J. Daley............	72	7	24	2	12	179	85
28	Ida Ella..................	H. V. Hughes.......	69	6	25	2	12	117	90
2	Libbie....................	F. Hackett..........	93	8 29	14	2 7	7	204	57
5	Mary Ellen...............	J. G. Searle.........	63	8	22	2	11	129	147
4	Mary Taylor	A. Nelson..........	43	6	16	2	8	200	338
19	Mermaid..................	J. W. Anderson.....	76	10	22	3	11	52	165
26	Minnie..............	Victor Jackobsen....	46	6	19	2	10	123	148
31	Ocean Bell...............	A. McDougall......	83	7	22	2	11	66	61
29	Ocean Rover	O. Buckholz........	55	6	16	2	8	79	69
13	Otto.....................	J. F. Gosse.........	86	8	28	2	14	217	242
7	Penelope.................	D. G. Macaulay.....	70	6	24	2	12	102	430
35	Pioneer..................	....	......	.....	...	.....	......	....	....
16	Saucy Lass...............	W. D. McDougall...	38	6	14	2	7	85	77
6	Teresa..............	G. Meyer..	63	8	23	1	13	42	256
20	Umbria..................	J. W. Pippett & C. Campbell.........	99	8	30	2	15	117	169
18	Victoria..................	J. Haan............	63	7	20	2	10	169	168
37	Viva.....................	D. McPhee.........	92	7	21	2	10	....	....
32	Walter L. Rich	J. Anderson........	84	6	26	2	13	144	86
30	Zillah May.......... ...	S. Balcam...... ...	66	7	22	2	11	95	86
....	Prise d'Indiens en canots..	....	...	.....	....	......	....	.. ..	....
	Total.	....	.....	......	......	......	....	....	....

—pêche du phoque, saison de 1898.

Nombre de pièces prises.						Totaux.	Nombre de peaux marquée.	Observations.
Côte du Japon		Environs de l'île Copper.		Mer de Behring.				
Mâles.	Femelles.	Mâles.	Femelles.	Mâles.	Femelles.			
.....	.....	.....	.....	59	319	378	....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	185	....	
.....	.....	.....	.....	274	420	1,117	....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	706	....	
.....	.....	.....	.....	203	211	643	....	
.....	.....	.....	.....	126	125	581	....	
.....	.....	.....	.....	302	167	657	....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	242	....	
.....	.....	.....	.....	186	438	961	1	Abordé le 8 sept. par le lieut. H. G. Smith, N.S.M. "Pheasant."
.....	.....	.....	.....	126	201	327	....	Abordé le 12 août par les officiers du N.S.M. "Pheasant."
201	159	20	30	.....	.....	440	....	
.....	.....	.....	.....	444	361	1,114	....	Abordé le 26 sept. par le lieut. R. D. Scott, N.S.M. "Pheasant."
.....	.....	.....	.....	.....	.....	341	....	
.....	.....	.....	.....	275	317	901	....	Abordé le 12 août par E.K.A., N.S.M. "Pheasant."
.....	.....	.....	.....	250	188	769	....	Abordé le 13 août par R. D. Scott, N.S.M. "Pheasant."
.....	.....	.....	.....	.....	.....	892	....	
.....	.....	.....	.....	338	422	1,024	2	
.....	.....	.....	.....	236	198	641	....	Abordé le 13 août par E. K. A., N.S.M. "Pheasant."
.....	.....	.....	.....	116	114	491	....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	276	...	
.....	.....	.....	.....	251	468	1,257	....	
.....	.....	.....	.....	396	860	1,473	....	
.....	.....	.....	.....	233	160	664	....	
.....	.....	.....	.....	304	271	702	..	
.....	.....	.....	.....	193	144	485	1	
.....	.....	.....	.....	376	414	1,249	1	Abordé le 26 août par R. D. Scott, N.S.M. "Pheasant."
.....	.....	.....	.....	210	295	1,037	....	Abordé le 13 août par R. D. Scott, N.S.M. "Pheasant."
.....	.....	.....	.....	.....	.....	453	....	Ces peaux ont été rapportées à Alaska, bâtiment perdu.
.....	.....	.....	.....	109	145	416	....	
.....	.....	.....	.....	155	173	626	....	Abordé le 13 sept. par le lieut. E. K. A., N.S.M. "Pheasant."
.....	.....	.....	.....	654	1,028	1,968	....	Abordé le 17 août par les officiers de N.S.M. "Icarus"; le 24 août par les officiers du N.S.M. "Pheasant."
.....	.....	.....	.....	1,004	764	2,105	1	
.....	.....	.....	.....	191	459	650	....	
.....	.....	.....	.....	143	263	636	....	
.....	.....	.....	.....	441	423	1,045	....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,100	....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	28,552	....	

B.—TABLEAU indiquant les bâtiments et matériel employé, et les espèces, quantités et valeurs du poisson, et les produits du poisson dans la Colombie-Britannique, pour 1898.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux.						Matériel de pêche.					Espèces de poisson.						Numéro.
		Navires.			Bateaux.			Rets à mailler.		Seines.		Lign's							
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Valeur.	Saumon en barils.	Saumon frais, liv.	Saumon fumé, liv.	Saumon en boîtes, liv.	Saumon séché, salé, liv.	Esturgeon, liv.	
			$			$			$		$	$							
1	Rivière Fraser	51	196965	158	3725	149000	14900	396450	301025	1200	1800	3000	250	501000	75000	12682780	4000000	750000	1
2	Rivers Inlet	12	44480	36	600	25500	2500	105000	78750	200	300	100	250	20000	2000	4340424	.....	....	2
3	Rivière Skeena	10	31100	30	450	22500	2250	120000	90000	1000	1500	150	400	71350	10000	5057376	.....	..	3
4	Rivière Naas	1	2500	3	100	4000	415	19500	14625	....	....	50	200	10000	10000	960000	.....	..	4
5	Côte ouest de l'île de la Reine-Charlotte	....	....	....	25	3500	75	2500	2500	250	375	750	150	2500	5000	.....	.....	.....	5
6	Côte est " "	....	....	....	25	3750	110	2950	1950	300	450	250	....	....	....	.....	.....	.....	6
7	Du Cap Scott à Comox	....	....	....	30	3000	80	2875	1875	500	750	250	100	30000	6000	393072	.....	..	7
8	De Comox à Victoria	60	12000	180	80	4800	165	5750	3900	4000	6000	2000	250	250000	75000	.....	.....	....	8
9	De Victoria au Cap Beale	6	1800	20	25	1250	120	3250	2275	1000	1500	2000	250	25000	8000	.....	.....	...	9
10	Du Cap Beale au Cap Scott	3	750	12	20	1000	80	2500	1875	400	600	200	750	5000	10000	208800	.....	....	10
	Totaux	143	289595	439	5080	218300	20695	660775	498825	8850	13275	8750	2600	914850	201000	23642452	4000000	750000	

B.—Relevé du nombre de navires et matériaux employés, et du poisson et produits du poisson dans la **Colombie-Britannique**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Esturgeon, liv.	Hareng, liv.	Hareng fumé, liv.	Oolâchan salé, brls.	Oolâchan frais, liv.	Oolâchan fumé, liv.	Truite, liv.	Poisson assorti ou mêlé, liv.	Eperlan, liv.	Morue fraîche, lbs.	Morue noire, brls.	Peaux de loup marin.	Huile de poisson, galls.	Poisson, guano, tonnes.	Caviar, liv.	Valeur totale. $	c.	Numéro.
1	Rivière Fraser	1500000	200000	90000	250	250000	2500	150000	150000	37500	150000	....	500	19500	200	24778	1,682,661	40	1
2	Rivers Inlet	25000	20000	....	275	10000	....	300	1500	....	....	....	800	9200	....	....	447,307	40	2
3	Rivière Skeena	5000	....	....	500	50000	....	2500	1500	....	....	....	250	5750	....	....	527,860	10	3
4	Rivière Naas	10000	5000	....	750	50000	20000	1000	....	....	....	....	750	9200	....	....	116,072	50	4
5	Côte ouest de l'île de la Reine-Charlotte	25000	20000	2500	....	....	....	....	12000	....	2500	35	2000	28750	....	....	15,550	00	5
6	Côte est " "	25000	25000	2500	....	....	....	....	25000	....	10000	60	2000	11500	....	....	9,550	00	6
7	Du Cap Scott à Comox	10000	15000	1000	350	....	....	10000	10000	6000	2000	15	500	6125	....	....	52,719	70	7
8	De Comox à Victoria	350000	250000	25000	50	100000	2000	150000	250000	35000	350000	....	300	17250	....	....	120,350	00	8
9	De Victoria au Cap Beale	5000	10000	2000	....	....	....	5000	8000	....	8000	....	250	5750	....	....	9,762	50	9
10	Du Cap Beale au Cap Scott	15000	20000	4000	....	....	....	10000	8000	....	....	....	250	11500	....	....	36,667	50	10
	Totaux	1970000	565000	127000	2175	460000	24500	328800	466000	78500	522500	110	7600	124525	200	24778	3,018,501	10	
	Huîtres																12,000	00	
	Ichtyocolle																500	00	
	Moules et mollusques																9,080	00	
	Crabes et abalones																22,500	00	
	Crevettes et salicoques																5,000	00	
	Peaux de loup-marin																285,520	00	
	Loutre de mer, 50 @ $200																10,000	00	
	Estimation du poisson non comprise ci-dessus																350,000	00	
	Grand total																3,713,101	10	

C—Relevé des établissements de conserve de saumon dans la Colombie-Britannique, pour l'année 1898.

Propriétaire ou agent.	Nom de l'établissement.	Nombre de permis.	Boîtes de conserves d'une liv.	District.	Localité.
Cleeve Canning Co	Cleeve	20	393,600	Rivière Fraser	New-Westminster.
Brennan Frères	Ontario	20	73,920	″	″
F. Boutilier et Cie	Boutilier	20	129,920	″	″
Sinclair Canning Co	Sinclair	20	184,800	″	″
Western Fisheries Co	Western	20	216,000	″	″
Westminster Packing Co	Westminster	20	182,832	″	″
A. B. C. Packing Co	Phenix	20	609,120	″	Ile de Lulu.
″	Brittania	20			
″	British American	20	571,536	″	Passe du Canot.
″	Canoe Pass	20			
″	British Columbia	20	282,096	″	New-Westminster.
″	Wadham's	20	215,808	″	Ladner.
Victoria Canning Co	Delta	20	1,349,224	″	″
″	Harlock	20			Port Guichon.
″	Wellington	20			Passe du Canot.
Ewen et Cie	Lion Island	20	480,000	″	Ile du Lion.
Fraser River Industrial Society	Industrial	20	168,000	″	New West.
B. C. Canning Co	Dea's Island	20	216,624	″	Dea's Island.
Turner, Beeton et Cie	Fisherman's	20	216,000	″	Port Guichon.
″	London	20	230,400	″	Steveston.
″	Terra Nova	20	266,640	″	Bras Nord.
J. H. Todd et Fils	Beaver	20	351,696	″	Ile de Lulu.
″	Richmond	20	205,872	″	Bras Nord.
Brunswick Canning Co	Brunswick	20	386,400	″	Steveston.
″	″ No. 2	20	249,600	″	Passe du Canot.
Currie et McWilliams	Currie's	20	224,640	″	Westham Island.
Canadian Pacific Canning Co	Canadian Pacific	20	361,488	″	Ile de Lulu.
Pacific Coast Packing Co	Pacific Coast	20	268,800	″	″
J. H. Hume et Cie	Hume's	20	325,584	″	Steveston.
R. Ward et Cie. (agents)	Imperial	20	442,080	″	″
W. Morris et Cie	Lighthouse	20	192,000	″	″
M. Costello et Cie. (agents)	Star	20	211,200	″	″
″	Colonial	20	134,400	″	″
″	Atlas	20	148,800	″	″
Malcolm et Windsor	Gulf of Georgia	20	727,184	″	″
McDonald Frères	Westham Island	20	108,100	″	Passe du Canot.
Crowder et Penzar	Anglo-American	20	138,056	″	″
Welch Frères	Keltic	20	145,440	″	Bras Nord.
Provincial Canning Co	Provincial	20	134,400	″	″
Dinsmore Island Canning Co	Dinsmore Island	20	194,400	″	″
D. Munn et Cie	Sea Island	20	556,944	″	″
W. Hickey et Cie	Vancouver	20	537,600	″	″
Fraser River Canning Co	Fraser River	20	263,540	″	″
Alliance Canning Co	Alliance	20	196,800	″	″
M. Robinson	Labrador	5	16,800	″	″
English Bay Canning Co	English Bay	20	379,536	″	Baie des Anglais.
R. Cunningham et Cie	Skeena	20	581,664	Riv. Skeena	
Carlyle Packing Co	Carlyle	20	480,000	″	
B. C. Canning Co	Windsor	20	484,680	″	
Victoria Canning Co	Standard	20	690,576	″	
″	Claxton	20			
Turner, Beeton et Cie	Inverness	20	696,000	″	
″	Balmoral	20			
A. B. C. Packing Co	North Pacific	20	912,000	″	
″	British American	20			
Victoria Canning Co	Wannuck	20	648,000	Rivers Inlet	
B. C. Canning Co.	Victoria	20	590,832	″	
″	Rivers Inlet	20	744,000	″	
Wadham et Cie	Wadham's	......	840,000	″	
A. B. C. Packing Co	Good Hope	20	986,544	″	
Brunswick Canning Co	Brunswick	20	840,000	″	
Vancouver Canning Co	Vancouver's	20	408,000	″	
Lowe Inlet	Cunningham&Rhude	20	495,504	Riv. Skeena	
Alert Bay Canning Co	Alert Bay	20	393,072	....	
Clayoquot Fish Co	Clayoquot	20	208,800	....	
W. Morris et Cie	Mill Bay	20	480,000	Rivière Naas	
″	Naas Harbour	20	480,000	″	
			23,642,452		

D.—RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêcheries dans la province de la **Colombie-Britannique,** pour l'année 898.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon en boîtes	liv.	23,642,452	0 10	2,364,245 20
" frais	"	914,850	0 10	91,485 00
" salé	brls.	2,600	10 00	26,000 00
" fumé	liv.	201,000	0 10	20,100 00
" salé sec	"	4,000,000	0 04	160,000 00
Esturgeon frais	"	750,000	0 05	37,500 00
Flétan "	"	1,970,000	0 05	98,500 00
Hareng "	"	565,000	0 03	16,950 00
" fumé	"	127,000	0 10	12,700 00
Oolâchan salé	brls.	2,175	10 00	21,750 00
" frais	liv.	460,000	0 05	23,000 00
" fumé	"	24,500	0 10	2,450 00
Truite	"	328,800	0 10	32,880 00
Poisson assorti ou mêlé	"	466,000	0 05	23,300 00
Morue fraîche	"	78,500	0 05	3,925 00
Eperlan	"	522,500	0 05	26,125 00
Morue noire	brls.	110	10 00	1,100 00
Loups marins	peaux	7,600	0 75	5,700 00
Huile de poisson	galls.	124,525	0 30	37,357 50
Guano de poisson	tonnes	200	0 30	6,000 00
Caviar	liv.	24,778	0 30	7,433 40
Huitres, $12,000; moules et mollusques, $9,080; crabes et abalones, Crevettes et salicoques, $5,000; et ichtyocolle, $500		....	....	49,080 00
Valeur du poisson non comprise ci-dessus	liv.	....	....	350,000 00
Peaux de loup marin	peaux	28,552	10 00	285,520 00
Loutre de mer	"	....	....	10,000 00
Grand total		....	....	3,713,101 10

E.—CAPITAL placé dans les pêcheries et le matériel de pêche de la Colombie-Britannique, pour l'année 1898.

Matériaux.	Nombre.	Valeur.	Valeur totale.
		$	$ c.
Saumoneries	67	20,000	1,340,000 00
Fabriques d'huile	12		48,000 00
Réfrigérants et glacières	4		30,000 00
Navires	143		289,595 00
Bateaux	5,080		218,300 00
Rets à mailler, brasses	660,775		498,825 00
Seines			13,275 00
Lignes			8,750 00
Chalans et bateaux plats			33,500 00
			2,480,245 00
Navires employés à la chasse au phoque	35	207,645	
Bateaux " " "	102	10,200	
Canots " " "	326	8,150	
			225,995 00
Grand total			2,706,240 00

Pêcheurs employés à faire la pêche en bateaux, à saler et à mettre en conserves le saumon	20,695
Pêcheurs employés à faire la pêche en navires	439
Matelots et chasseurs de la flotte de pêche au phoque (blancs)	324
do do (sauvages)	656
Total	22,114

ANNEXE N° 10

ONTARIO.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DANS ONTARIO POUR L'ANNÉE 1898.

DIVISION DU LAC DES BOIS.

Le garde-pêche M. Kyle déclare que bien que la moitié seulement des rets en usage en 1898, aient été utilisés en 1897 le résultat financier est de 50 pour 100 meilleur. Les prix ont été bons pendant toute la saison, même en hiver le poisson a été en grande demande. Le doré, le maskinongé, l'esturgeon et le *bullhead* montrent de grandes augmentations, tandis que la truite et le saumon ont diminué. Le nombre de rets au poisson blanc a été moindre de la moitié cette année. La pêche excessive d'esturgeon dans des circonstances similaires est attribuée à ce que l'eau a été basse pendant la saison précédente, tandis qu'elle avait été très haute les deux années auparavant. Les saisons défendues ont été bien observées, et aucune violation grave des lois de pêche n'est venue à sa connaissance, excepté que l'on a découvert quelques pêcheurs sans licence dans le lac Manitoba. La seule passe-migratoire dans son district sur la rivière Winnipeg est maintenant en bon état, l'eau ayant monté au niveau requis. La valeur des pêcheries du lac des Bois est portée à $69,000 pour la saison 1898.

LAC SUPÉRIEUR.

Le garde-pêche W. J. Cross, qui a la surveillance de la partie supérieure du lac Supérieur, fait rapport que la pêche cette année a été dans la moyenne. La pêche se compose surtout en truite et poisson blanc.

Les rapports de Népigon et Rossport montrent une augmentation de $12,000, mais ceux de Port-Caldwell ont diminué de près de $9,000. Il ne fait pas de remarques sur sa division.

Le garde-pêche T. H. Elliot, préposé à la surveillance de la partie inférieure du lac Supérieur depuis la Tête à la Loutre, constate une diminution dans la pêche du poisson blanc de près de quarante tonnes sur l'année précédente, et une amélioration d'à peu près le même chiffre dans la pêche de la truite saumonée. Il n'y a aucun doute que le poisson diminue constamment dans ces eaux. Les deux divisions du lac Supérieur paraissent assez également divisées quant à la valeur respective de leurs richesses, chaque division donnant un rendement d'environ $100,000.

DIVISION DU LAC HURON.

Chenal nord, comprenant les Iles Manitoulines.

Le garde-pêche Elliot, préposé à la surveillance de ce district, constate une diminution sérieuse dans les trois principaux poissons des îles Manitoulines, le poisson blanc, la truite et le doré. La diminution s'élève à 193 tonnes, mais elle est plus que compensée par l'augmentation dans d'autres parties de la division. Cette diminution est attribuée à un excès de pêche dans le passé. Le garde-pêche à soin, et a détruit environ vingt rets à trappes pour le doré dans l'été. Si un contrôle effectif de ces trappes était possible, M. Elliot croit qu'elles pourraient être licenciées pour

prendre le poisson commun. Presque tout le produit de la pêche ici est expédié à Buffalo, Détroit et Chicago. Un des principaux abus est la capture de poisson encore petit dans les rets à enclos, spécialement le jeune esturgeon. Si les mailles des rets à enclos étaient d'au moins quatre pouces, la plus grande partie de ces petits poissons s'échapperait. Le *Dolphin* a grandement contribué à empêcher la pêche illégale à la seine dans ce district. Une forte tempête a détruit vers la fin d'octobre plusieurs rets dans le voisinage des îles aux Canards. Le poisson étant très rare de l'autre côté de la frontière, les pêcheurs de ces endroits ont fait de nombreuses visites dans nos eaux et demandent à être surveillés de près. Quelquefois ils tendent leurs rets la nuit et les relèvent le matin. Il s'est formé un très puissant syndicat parmi les compagnies de pêche des grands lacs; la compagnie dite *A. Booth Packing Co.*, possède les deux-tiers des parts dans ce syndicat. Les commerçants prétendent que le marché ne sera plus maintenant encombré et que le prix du poisson sera plus régulier, mais les pêcheurs se plaignent déjà que les prix ont été réduits à moins que ce qui est nécessaire pour vivre, et ils prétendent que le but de ce syndicat est de les forcer à abandonner leur besogne et de faire la pêche lui-même avec son propre matériel, bateaux, remorqueurs, etc. Cet officier ajoute qu'il a toujours prétendu que des pêcheurs *bona fide* seulement devraient recevoir des licences, mais dans les circonstances présentes on ne peut nier que les pêcheries de cette division sont exploitées par des capitalistes étrangers. On évalue le rendement total de la pêche cette année dans cette partie du lac Huron à $249,000, ce qui est beaucoup plus que l'année dernière.

Baie Georgienne.

Le garde-pêche F. J. Smith dit que la pêche à la truite a été bonne durant octobre, mais les vents qui ont soufflé en novembre ont fait tort à la pêche au hareng. Les saisons défendues ont été assez bien observées, mais il s'est fait de la pêche par des gens qui n'avaient pas de licenses. On a saisi et confisqué quatorze rets à trappes, cinq seines et sept verveux. Le rendement de la pêche dans cette partie de la baie Georgienne est évalué à près de $80,000.

Le garde-pêche R. Edmonstone rapporte aussi que la pêche à la truite saumonée a été abondante pendant le mois d'octobre, mais que le mois de décembre a été si tempêtueux qu'il s'est fait bien peu de pêche pendant ce mois dans sa division. Six remorqueurs et quarante-quatre bateaux de pêche ont reçu leur licence pour pêcher dans cette partie de la baie Georgienne. La croisière faite par le *Dolphin* a été d'une grande aide pour la protection des pêcheries. Pendant cette saison il y a eu huit condamnations pour pêche illégale. Les procès ont eu lieu devant le capitaine du *Dolphin*

Le garde-pêche Isaac Lennox dit qu'il y a eu augmentation dans la pêche à la truite saumonée et diminution dans la pêche au poisson blanc. Il attribue la diminution à la rareté même du poisson blanc, et l'augmentation à une meilleure observation des saisons défendues que les années précédentes. Il n'y a pas eu d'infractions aux lois de la pêche. La plus grande partie de la pêche totale de la baie Georgienne, évaluée à $180,000, est expédiée à l'étranger.

Du Cap Hurd à la Pointe Edward.

Le garde-pêche Charles Briggs constate que la pêche à la truite a été meilleure que l'année dernière. Les vents violents qui ont soufflé en novembre ont nui beaucoup à la pêche au hareng, qui a été très faible. On exporte environ 70 pour 100 de la pêche faite ici. Il n'est pas venu de violations des lois de pêche à sa connaissance. On a placé à l'écluse de la scierie Dennis, sur la rivière Saugeen, une passe migratoire qui, on l'espère, sera efficace. Cet officier est d'avis d'accorder des licences aux petits rets à trappes pour prendre le poisson commun, qui augmente aujourd'hui rapidement au détriment des espèces de qualité supérieure. Il ne considère pas ces rets aussi destructeurs que les rets à enclos. La pêche totale de cette division consistant principalement en truite (près de 700,000 livres) et poisson blanc (200,000 livres), est évaluée à $90,000, ce qui est une augmentation de vingt pour cent sur l'année précédente.

Le garde-pêche H. W. Ball déclare que vu la migration hâtive du poisson vers le sud, vu aussi le fait que les licences ne sont accordées aux pêcheurs de Goderich que pour pêcher au nord, ceux-ci n'ont pu suivre le poisson, et conséquemment bateaux et remorqueurs étaient inoccupés dès le mois d'août, ce qui donnait la saison de pêche la plus courte connue. Dans ces circonstances on doit s'attendre à une diminution dans le rendement. Environ soixante pour cent de la pêche, évaluée à $60,000, est exporté à Buffalo. Les propriétaires de scieries se conforment maintenant fidèlement aux lois de la pêche.

Le garde-pêche H. B. Quarry dit qu'il y a eu en usage en 1898 moins de rets à enclos qu'en 1897, et que les gros vents qui ont soufflé en octobre ont nui considérablement à la pêche de la truite et du poisson blanc. Il n'attribue pas la diminution à la rareté du poisson. Le fait qu'il ne s'est pas fait de pêche à travers la glace cet hiver tend aussi à diminuer le rendement. Presque toute la pêche ici est vendue à un commerçant canadien de Sarnia. Ce marché local a été d'un grand secours à nos pêcheurs. Il n'a entendu qu'une seule plainte de violation des règlements de pêche.

Le garde-pêche J. C. Pollock fait rapport que la pêche a été meilleure pour toutes les espèces de poisson, à l'exception de la truite et du poisson blanc. Il attribue la diminution dans ces deux espèces à une pêche excessive au rets à mailler dans le district supérieur. On dit que les pêcheurs continuent à se servir de leurs rets à grandes mailles pendant le mois de novembre en prétendant qu'ils pêchent au hareng. M. Pollock est d'avis que l'usage de toute espèce de rets à mailler devrait être empêché pendant les mois de saison défendue. On dit qu'un de ces pêcheurs à Kittle Point a levé 320 truites d'un seul coup.

Lac et rivière Saint-Clair.

Le garde-pêche Jos. Boismier rapporte que le poisson blanc est aussi abondant qu'autrefois. Les pêcheurs commencent à croire qu'ils doivent cette augmentation à l'implantation de frai des piscifactures. La pêche à l'esturgeon a été aussi forte que celle de l'année précédente, mais le poisson était plus petit. Quelques-uns une fois préparés ne pesaient que quatre ou cinq livres. On devrait prendre quelques moyens de protéger cette pêche importante. L'achigan devient rare et ne devrait jamais être pêché au rets.

Le garde-pêche C. W. Raymond, qui a la surveillance de la baie de Mitchell, dit que l'on ne devrait pas permettre l'usage de seines dans cette baie, qui est la frayère naturelle de l'achigan. La pêche à la ligne a été assez bonne dans les chenaux. Il a accordé cinquante-cinq permis à la ligne à des étrangers pour pêcher l'achigan. Outre cela plus de deux cents autres ont pêché en vertu de la clause de la loi qui permet à ceux qui sont domiciliés en Canada et employant des bateliers canadiens, de faire cette pêche. Il attribue la rareté de l'achigan à l'augmentation rapide de la carpe, qui détruit le frai des meilleures espèces de poisson. A moins que ce problème de la carpe ne soit bientôt réglé, il n'y aura plus bientôt d'achigan à protéger.

La rivière Thames.

Le garde-pêche T. McQueen dit qu'il y a vingt-deux stations de pêche depuis l'embouchure de la rivière jusqu'à Louisville qui donnent de l'emploi à quatre-vingt-dix hommes. Les principales espèces de poisson ici sont le doré, la barbote, la perche et le brochet. Comparée avec l'année dernière la pêche montre un déficit, dû au fait que la rivière a été bloquée par la glace, ce qui a retardé la pêche de près de six semaines. Presque toute la pêche est expédiée aux Etats-Unis. Il a aussi la surveillance de cette partie du lac Saint-Clair au delà de Dover-ouest, où il y a sept stations de pêche donnant de l'emploi a vingt-quatre pêcheurs ; la pêche dans cette localité a été assez bonne.

Tout va bien maintenant avec les pêcheurs de son district, qui semblent comprendre que les règlements de la pêche sont pour leur bénéfice immédiat. Les déchets de scieries sont maintenant brûlés.

Le garde-pêche Peter McCann, qui a la surveillance des eaux supérieures de la Thames, fait aussi rapport que les pêcheurs comprennent mieux que l'observation stricte des règlements contribuera à la conservation du poisson. Il s'est fait plus de pêche à la ligne que les années précédentes. Il a visité les écluses souvent, surtout au printemps, lorsqu'il y a beaucoup de pêcheurs. Les pêcheurs à la ligne ont pris beaucoup d'achigan et de doré pendant l'été et l'automne. La carpe augmente rapidement et on la trouve partout, pour le plus grand mal des meilleures espèces de poisson. Toutes les passes migratoires dans cette division étaient en bon ordre, et les propriétaires de scieries suivent fidèlement les instructions qu'il leur donne.

DIVISION DU LAC ÉRIÉ.

Le garde-pêche Pierre Lamarche fait rapport que la pêche du printemps a été la meilleure qu'il y a eue depuis plusieurs années, surtout celle du poisson blanc. Les pêcheurs en étaient tout joyeux, mais malheureusement la pêche de l'automne a détruit leur espoir d'une bonne année.

A l'exception du doré, qui montre une légère augmentation, toutes les autres espèces ont beaucoup diminué. Comparée avec celle de l'année précédente la pêche de cette année montre une diminution d'un demi-million de livres de poisson. La température chaude de septembre et octobre a empêché le hareng et le poisson blanc de venir à l'intérieur comme d'habitude, et ensuite les vents d'automne ont pratiquement suspendu les opérations. Vers la fin de novembre cependant la température s'est un peu modérée, et quelques pêcheurs ont essayé à réparer leurs pertes, mais le froid est arrivé si fort le 4 décembre que plusieurs rets à enclos ont été gelés et perdus. Trois pêcheurs se servant de rets à mailler sans permis ont été condamnés à l'amende.

Le garde-pêche J. R. Laird fait aussi rapport que la pêche a été bonne au printemps, mais que celle d'automne a été à peu près nulle, à cause des forts vents d'octobre qui ont rendu la plupart des rets absolument inutiles. A en juger par les bonnes prises occasionnelles dans quelques endroits protégés, le poisson est encore abondant. Les pêcheurs réguliers observent maintenant bien volontiers les règlements de pêche, car ils voient que cette protection du poisson est dans leurs intérêts.

Le garde-pêche Wm. Ireland constate une diminution d'environ 33 pour 100 sur la pêche de l'année dernière. Il attribue cela au fait qu'il y avait huit rets de moins que l'année dernière. Une partie de la diminution a été aussi causée par les tempêtes qui ont détruit les rets à enclos. Il y a des pêcheurs qui cessent de pêcher le 1er novembre, mais d'autres continuent jusqu'à la fin de l'année. Il n'y a pas eu de violations des règlements.

Le garde-pêche W. P. Croome, de la Grande-Rivière, dit que la pêche a atteint une bonne moyenne. Tout le poisson de ce district est consommé par les pêcheurs à la ligne et leurs amis. Le club *Rod and Gun* a empêché beaucoup de pêche illégale ici. Les scieries ne jettent plus leurs déchets dans les rivières de ce district. Les deux passes migratoires de sa division ont toutes été réparées et sont maintenant en bon état. Il n'est pas venu de pêche illégale à sa connaissance.

Le rendement total de la pêche du lac Erié est porté à $212,000; une diminution d'environ $30,000 sur l'année dernière.

DIVISION DU LAC ONTARIO.

Le garde-pêche F. Kerr, dont la division comprend une partie des lacs Erié et Ontario ainsi que de la rivière Niagara, dit que le poisson n'a pas été rare et que la pêche a été généralement satisfaisante. Le poisson blanc a été abondant toute la saison, spécialement depuis Burlington Beach jusqu'à Niagara.

Le poisson blanc étant en demande et se vendant de bons prix, les pêcheurs ont consacré tout l'été à cette pêche, s'occupant peu du hareng. Ce poisson semble venir très près de terre, sur l'ancienne grève Burlington, où l'on faisait autrefois la pêche à

la seine, de mai à août; on prenait alors du poisson de toute grosseur, mais à présent les pêcheurs sont bien réconciliés avec le rets à mailler. Ils ne voudraient pas revenir aux anciens engins destructeurs du poisson, maintenant qu'ils voient l'augmentation persistante de ce poisson délicieux. Il est très satisfaisant de pouvoir tendre un rets à mailler le soir à quelques cent verges de la rive et de la retirer le lendemain matin avec 50 ou 100 poissons blancs pesant en moyenne quatre livres, et qu'il vend à dix cents la livre. A Winona dix bateaux ont fait cette pêche tout l'été sans apparence de diminution. La truite saumonée semble avoir diminué depuis quelques années. Le garde-pêche n'attribue pas la diminution à la rareté de ce poisson mais au fait que les pêcheurs s'occupent plus de la pêche au poisson blanc en se servant de mailles de 3½ pouces au lieu de plus grandes qu'il leur faudrait pour la truite.

Le hareng est venu un peu plus tard cette année que l'année dernière, et aussitôt que la température est devenue favorable, il était si abondant que les pêcheurs ne pouvaient en disposer avantageusement. Ils ont conséquemment changé les mailles de leur rets pour de plus grandes, afin de ne prendre que du gros poisson qui commandait un meilleur prix. Cependant, la pêche était si abondante, car on prenait dix ou douze mille harengs d'un seul coup, que le marché est devenu trop plein. Cette pêche a été un succès, et semble s'améliorer constamment. Si l'on adopte maintenant une maille de grosseur convenable, ce poisson ne manquera jamais. Les ciscoes sont apparemment disparus, et ce qui a été autrefois une grande industrie de l'hiver a maintenant cesser d'exister. De temps à autres on trouve un ciscoe, mais dans l'opinion de M. Kerr ce poisson s'est simplement détérioré comme espèce distincte, s'est croisé avec d'autres poissons, et a été absorbé par l'espèce prédominante. Avant la disparition du ciscoe on ne voyait pas de hareng sur les lieux qu'il fréquentait; mais à présent on l'y trouve en grande abondance.

L'esturgeon se fait rare sur les anciens lieux de pêche de Niagara; la seule raison apparente de cette diminution est la pêche excessive que l'on en a fait dans le passé Presque tout ce qui se pêche d'esturgeon se prend du côté américain, à l'embouchure de la rivière. L'esturgeon qui est pris du côté canadien est acheté par des commerçants américains qui ont des bateaux sur la rivière à cet effet; ils évitent ainsi de payer les droits. A moins que l'on ne prenne des mesures spéciales de protection, ce poisson ne pourra résister longtemps à cette pêche constante du printemps à l'automne sans considération de grosseur ou de saison défendue. Le doré semble être assez abondant sur les lieux de pêche ordinaires, surtout le vieux Niagara; la pêche en a été moyenne et a été expédiée à Buffalo. La perche devient un poisson de table régulier et on le recherche beaucoup comme tel. Bien que l'on en prenne tous les ans des tonnes et des tonnes au rets et à la ligne, il ne paraît pas subir de décroissance. Depuis que l'alose, un poisson inférieur diminutif, est devenue abondante dans le lac Ontario, les grandes espèces semblent s'en nourrir de préférence à la perche, ce qui explique son abondance. Il n'y a que quelques années que la carpe a été introduite dans nos eaux, et maintenant elle foisonne dans toutes nos baies, anses et rivières. Il semble difficile de la prendre avec les engins ordinaires. Le dard semble être l'engin le mieux adapté à sa destruction. La carpe est un poisson commun qui n'aurait jamais dû être introduit dans nos eaux. Généralement parlant la saison a été exceptionnellement bonne, le poisson a été abondant, les prix assez bons, et les pêcheurs n'ont pas subi de pertes de matériel de pêche par les tempêtes, comme cela est trop souvent arrivé. La pêche à la ligne a été meilleure dans la rivière Niagara depuis l'abolition des trappes dont on se servait à Queenstown. Quarante-cinq permis ont été accordés à des pêcheurs américains pour faire la pêche à la ligne dans cette rivière.

Les règlements ont été assez bien observés, très peu de violations étant venues à la connaissance du garde-pêche. Quelques rets à mailler ont été confisqués au printemps et les coupables ont été poursuivis pour avoir pêché sans permis.

Le garde-pêche R. J. Walker, des comtés de Halton et Peel, fait rapport d'une pêche moyenne. Le hareng n'est devenu réellement abondant que dans l'automne. Toute la pêche est vendue en Canada. Les propriétaires de scieries se sont conformés à la loi concernant la sciure de bois. Quelques pêcheurs ont essayé de lever leurs rets le dimanche, mais ne l'ont pas fait lorsqu'ils ont été avertis.

Le garde-pêche S. Freeman constate que la prohibition de la seine dans sa division a déjà amené une augmentation notable du poisson. Deux cas seulement de pêche illégale sont venus à sa connaissance. Il a confisqué les rets et imposé une amende. Il y a dix passes migratoires dans son district; il les a toutes visitées et a fait connaître aux propriétaires de scieries les exigences de la loi.

Le garde-pêche Joseph Redmond dit que la pêche a été, cette année, à peu près égale à celle de l'année précédente. De fait, il est porté à croire que la pêche s'améliore généralement autour du comté de Prince-Edouard. Il n'a aucune hésitation à attribuer cette augmentation à l'implantation de frai des piscifactures du gouvernement, et les pêcheurs d'expérience font aujourd'hui des louanges de la culture artificielle. Il a effectué quelques saisies et prononcé quelques condamnations pour contravention à la loi des pêcheries.

Le garde-pêche P. W. Clarke fait rapport d'une pêche moyenne dans la baie de Quinté, mais les prix du poisson ont été meilleurs que l'année précédente. On exporte les sept huitièmes de la pêche aux Etats-Unis. Les saisons défendues sont bien observées, et il a eu connaissance de peu de pêche illégale. Il recommande que chaque engin de pêche licencié porte une marque à cet effet, afin de permettre de les reconnaître de ceux qui ne le sont pas.

Le garde-pêche Charles Gilchrist dit que la pêche au maskinnongé a été excellente dans le lac du Riz. La pêche à la ligne à l'achigan a aussi été satisfaisante. Les blancs et les sauvages admettent que ce poisson est devenu plus abondant que pendant les trois dernières saisons, vu que les braconniers ont été surveillés de près depuis quelque temps. Avec une protection convenable, ce magnifique lac ne montrera jamais de signes de décroissance.

Le garde-pêche dit que la pêche a été moyenne dans le district de Napanee. Bien que quelques espèces de poisson paraissent plus abondantes, d'autres, particulièrement le poisson blanc, ont donné moins. Il n'a pas eu connaissance de contravention aux lois de la pêche, ni aux règlements concernant la sciure de bois. Il n'y a pas de passe-migratoire dans cette division.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

De Kingston à Lancaster.

Le garde-pêche John Purdy constate une augmentation sur l'année dernière dans le rendement de la pêche dans sa division. Les pêcheurs licenciés ont poursuivi leur industrie avec vigueur et ils n'ont pas eu à se plaindre de pêche illégale. L'usage des verveux devrait être encouragé, car avec cet engin de pêche on prend surtout le poisson commun, qui fait tant de ravages parmi les petits des meilleures espèces. Presque tout le rendement de la pêche est expédié aux Etats-Unis *via* Cap Vincent.

Le garde-pêche S. Y. Bullis, du lac Charleton, dit que tout le poisson pris à cet endroit par les touristes et résidants à la ligne sert à la consommation locale. La truite saumonée, l'achigan et le brochet sont les principales espèces que l'on pêche dans ce lac.

Le garde-pêche H. R. Purcell rapporte que les touristes et amateurs de pêche qui campent dans cette division ont trouvé que l'achigan et le doré y avaient été cette année plus abondants que les années dernières. Il est en faveur de la culture artificielle du poisson. Le frai de truite saumonée qui a été déposé dans ces lacs fait très bien.

Le garde-pêche Ephraim Deacon, qui surveille les eaux de Lanark, constate une augmentation dans le rendement des différentes espèces de poisson, augmentation qui est le résultat d'une pêche plus active. Tout le poisson pris dans cette division sert à la consommation locale, excepté la barbote, que l'on vend à la *Lake Ontario Fish Company*. Il n'a pas fait de poursuites, et il n'est venu à sa connaissance aucune violation importante des lois de pêche; il ne connaît pas d'abus.

DIVISION DE SIMCOE.

Le garde-pêche Wm McDermott est d'opinion que toutes les espèces de poisson ont été plus abondantes cette année que les années dernières. Ce sont le brochet, l'achigan et la barbote qui ont le plus augmenté; le brochet dans les rivières Bayley et Nottawasaga et la barbote dans la rivière Holland. Plusieurs amateurs de pêche sont d'avis que le brochet ayant tant de points de ressemblance avec le maskinongé, la saison défendue pour les deux devrait être la même, et il recommande ce changement. A l'exception de quelques condamnations pour violation de la saison défendue les lois de pêche ont été assez bien observées. Les propriétaires de scieries se soumettent maintenant aux dispositions de l'acte concernant et la sciure de bois et le maintien en bon état des passes migratoires.

PARRY SOUND ET MUSKOKA.

Le garde-pêche G. R. Steele déclare qu'il a visité les nombreux lacs et cours d'eau de sa division. Il a découvert deux cas de violation de l'acte concernant la sciure de bois, et il a mis les coupables à l'amende. Il a aussi fait payer l'amende à huit pêcheurs coupables d'avoir enfreint les règlements de la saison défendue; d'autres personnes ont été poursuivies pour violations de même genre, mais elles ont été acquittées faute de preuve. On ne se plaint pas que le poisson est rare excepté dans les lacs au Saumon et à la Loutre, que les touristes ruinent, dit-on, par une pêche excessive. D'après les informations reçues, et par observation, il est d'opinion que la présente saison défendue pour la truite saumonée ne convient pas aux eaux de ce district, et il recommande qu'elle commence quinze jours plus tôt.

DIVISION DE SCUGOG.

Le garde-pêche Bradshaw dit que bien que le maskinongé paraisse plus abondant que l'année dernière, les autres espèces ont diminué. Bien que les chiffres qu'il donne de sa pêche ne soient qu'approximatifs, il croit qu'ils sont aussi exacts que possible. Les lois de la pêche ont été bien observées. Il n'y a eu qu'une poursuite à Lindsay. La passe migratoire à l'enclos de Lindsay a été d'un grand bienfait. De grandes quantités de poisson l'ont remontée. Il est d'avis que la saison défendue du printemps devrait commencer quinze jours plus tôt pour convenir aux eaux de la localité.

COMTÉ DE WELLINGTON ET ENVIRONS.

Le garde-pêche A. Hughson rapporte que la truite mouchetée augmente dans les lacs de l'intérieur. Il dit qu'il est difficile de donner même un aperçu approximatif de la quantité prise par les pêcheurs à la ligne. Il serait nécessaire d'avoir des passes migratoires à plusieurs écluses de scieries dans ce district. Le poisson que l'on pêche sert à la consommation locale. Les lois de pêche sont bien observées.

ONTA-

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, remorqueurs et bateaux, la quantité et la ... la province d'Ontario,

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche.									
		Remorqueurs.				Bateaux.			Rets à mailler.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.
	Lac des Bois.			$			$				$
1	District de la rivière la Pluie	4	54	5800	14	24	2450	48	35	7000	1250
	Lac Supérieur.										
1	Port-Arthur..............................	3	58	3400	15	8	1600	16	....	24000	3600
2	Népigon et Rossport.......................	4	116	3000	20	6	1200	12	....	18000	2700
3	Jackfish	....	....	......	....	2	400	4	....	3500	700
4	Port-Caldwell.	2	37	3000	10	1	200	2	....	3000	600
5	Ile au Caribou............................	....	....	......	...	5	750	10	60	30000	4000
6	Ile Michipicoten..........................	1	50	4000	8	6	1200	15	100	50000	6000
7	Havre du Pilote...........................	1	35	3000	7	4	800	11	85	35000	4200
8	Iles aux Lézards..........................	....	....	......	....	5	1000	10	40	20000	2500
9	Pointe Namainse...........................	1	35	3000	5	1	150	2	24	8000	1000
10	Baie Batchewana...........................	1	38	2500	5	3	300	6	60	12000	1500
11	Baie Goulais..............................	1	150	6000	12	12	600	36	90	6000	500
	Totaux..................... .	14	519	27900	82	53	8200	124	459	209500	27300
	Valeurs....................$	....	....	......	....	....	......	....	....	....	......

RIO.

valeur de tout le matériel de pêche, ainsi que les espèces et la quantité de poisson dans pour l'année 1898.

Rets à enclos.		Espèces de poisson.											Valeur totale.	
Nombre.	Valeur.	Hareng, frais, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, salée, barils.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Esturgeon, liv.	Caviar, liv.	Vessies, liv.		Numéro.
	$												$ c.	
28	3300	......	274540	15000	....	210000	30500	10500	89000	295900	26720	400	69,053 20	1
28	4200	66150	240660	240100	15	64970	7460	......	.....	11530	......	....	48,974 50	1
1	250	25000	140170	260000	....	6000	1000	......	......	500	......	....	38,083 60	2
....	......	......	15000	30000	75	....	......	......	......	......	......	....	4,950 00	3
3	750	......	*20000	15000	700	2000	......	......	......	......	......	....	10,600 00	4
....	......	......	......	152020	....	....	......	......	......	......	......	....	15,202 00	5
....	......	......	49000	250000	....	....	.....	......	......	......	......	....	28,920 00	6
....	......	......	28000	168000	....	....	......	.....	......	......	......	....	19,040 00	7
4	1600	......	22020	91000	....	....	......	......	......	.....	......	....	10,861 60	8
....	......	......	9000	50100	....	....	......	......	......	....	......	....	5,730 00	9
4	2000	......	81000	58200	....	6200	2100	......	......	31000	.....	....	14,554 00	10
2	1000	......	46380	17920	....	4000	1500	......	......	2100	.....	....	5,888 40	11
42	9800	91150	651230	1332340	790	83170	12060	......	......	45130	......	....	....	
....	......	1823	53698	113234	7900	4159	482	......	......	2708	......	....	202,804 10	

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux, et la

Numéro.	District.	Matériel de pêche.											
		Remorqueurs ou navires.				Bateaux.			Rets à mailler.			Rets à enclos	
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	DIVISION DU LAC HURON.			$			$				$		$
	Chenal nord, île Manitouline et autres îles.												
1	Ile St-Joseph	..	......	....	......	2	200	2	30	6000	200	2	300
2	Thessalon	..	......	.....	......	5	750	10	300	30000	2000	5	600
3	Mississauga	..	.....	.....	......	1	200	2	......	......	......	4	1000
4	Ile de Jean	..	......	......	......	2	200	4	......	......	......	5	2500
5	Ile d'Airde	1	26	1500	6	6	600	12	10	1000	100	10	3000
6	La Cloche	1	38	2500	5	5	800	10	......	.....	......	6	2000
7	Baie Gore	1	38	1500	5	3	300	6	60	6000	600	7	2600
8	Kagawong	2	40	2000	10	....	.....	.....	200	12000	1000	1	200
9	Baie Meldrum	1	20	2500	6	2	200	4	60	6000	2500	9	2200
10	Petit Courant	2	60	2000	10	3	300	6	300	30000	2000	5	1500
11	Killarney	..	......	.....	......	33	2000	66	500	98000	5000	..	......
12	Rivière Maligne	..	......	......	...	15	1000	30	150	15000	500	..	......
13	Iles aux Outardes	..	......	......	....	5	1000	10	200	20000	2000	..	......
14	Ile de la Sauvagesse	4	150	10000	24	8	1300	16	600	50000	......	..	...
15	Wikwemikong	..	.. ..	...	....	30	1000	60	100	15000	1000	..	......
16	Ile Fitzwilliam	..	......	......	......	11	1000	22	400	40000	1000	..	......
17	Embouchure de la B. du Sud	.	.....	.....	......	12	1500	24	300	30000	2000	4	600
18	Ile au Canard	2	70	4000	12	10	1000	20	600	60000	3500	..	......
19	Ile Verte	3	50	7000	18	2	200	4	400	20000	4000	6	2500
20	Ile Cockburn	3	100	6000	18	6	800	12	700	40000	8000	8	2000
	Totaux	20	592	39000	114	161	14350	320	4910	479000	35400	72	21000
	Valeurs $	..	......	......	......	......	......	......	.....	...	.....	—	......

quantité et la valeur du poisson, etc., dans la **Province d'Ontario**—*Suite.*

Espèces de poisson.														
Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Caviar, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Valeur totale.	Numéro.
													$ c.	
20	2000	7000	4000	......	150	3200	....	100	......	......	......	......	1,221 50	1
100	20000	28000	34000	......	2500	500	......	......	......	......	......	......	6,585 00	2
......	......	7075	800	100	2330	......	......	4085	......	......	......	....	1,015 60	3
......	......	2440	6715	......	21740	800	......	5830	......	......	......	500	2,345 50	4
100	......	14000	35000	......	120000	7000	2000	15000	800	......	3000	......	12,780 00	5
......	......	14000	3000	......	65700	8500	700	30000	400	......	6000	......	7,207 00	6
......	......	11825	10000	......	3000	......	......	3000	......	......	......	......	2,276 00	7
......	......	11000	25000	......	2000	2500	......	2000	......	......	......	......	3,700 00	8
......	......	28000	120000	......	42000	......	......	5000	......	......	......	......	16,640 00	9
......	600	54000	48000	......	55000	4000	140	110	......	400	1500	......	12,099 00	10
......	......	120000	130000	......	20000	5000	350	2000	......	1000	1000	..	23,991 00	11
100	......	32000	16000	......	6000	6000	......	3000	......	......	2000	......	5,320 00	12
......	500	11000	10000	750	20000	30000	......	3000	......	1500	5000	2000	4,515 00	13
......	......	161000	247000	......	......	......	......	......	......	......	......	......	37,580 00	14
......	......	6000	60000	......	5000	......	......	......	......	......	......	......	6,730 00	15
......	......	15000	65000	......	12000	......	......	......	......	......	......	......	8,300 00	16
......	......	31000	108000	......	......	......	......	......	......	......	......	......	13,280 00	17
......	......	35000	220000	......	......	......	......	......	......	......	......	......	24,800 00	18
......	......	40000	268000	......	......	......	......	......	......	......	......	......	30,000 00	19
......	......	17500	276000	......	......	......	......	......	......	......	......	......	29,000 00	20
320	23100	645840	1686515	850	377420	67500	3190	73125	1200	2900	18500	2500	... .	
1280	462	51667	168651	68	18871	2700	191	4388	600	87	370	50	249,385 60	

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux, et de la

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche. Remorqueurs ou navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.
	Lac Huron—*Suite.*			$			$				$
	Division de la baie Georgienne.										
1	Pointe au Baril........	1	20	2500	5	6	650	14	220	36000	7000
2	Iles au Vison et Shawanaga............	1	25	3000	5	13	1300	28	2000	200000	18000
3	Copperhead et îles du Parapluie........	..	....	......	....	7	800	16	140	30000	6000
4	Midland et Penetanguishene............	..	....	......	....	17	1800	40	340	51000	8000
5	Port de Victoria........................	1	20	1500	5	15	1500	35	300	40000	7000
6	Waubashene............................	1	7	700	2	20	2000	45	400	45000	7500
7	Baie Nottawasaga....	..	....	......	....	9	380	18	115	11650	1320
8	Collingwood............................	3	76	9500	15	7	350	14	90	45000	4500
9	Thornbury..............................	..	....	......	....	3	225	6	20	2200	200
10	Meaford................................	3	51	7500	15	6	300	12	50	48000	4800
11	Cap Riche et environs..................	..	....	......	....	8	325	16	120	13500	1350
12	Baie d'Owen-Sound................... .	..	....	......	....	11	510	22	105	11050	1105
13	Baie de Colpoy à Cabot's-Head........	5	115	23000	30	50	3000	127	1000	120000	8100
	Totaux...........	15	314	47700	77	172	13140	393	4900	653400	74875
	Valeurs................$	..	....	......	....	....	....	....	....	....	....

quantité et la valeur du poisson, etc., dans la province d'Ontario—*Suite.*

Espèces de poissons.											Valeur totale.	Numéro.
Hareng frais, liv.	Hareng salé, brls.	Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, brls.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	$ c.	
......	......	....	66000	128000	.....	7000	10000	1000	.....	......	18,890 00	1
......	......	......	60000	80000	......	20000	10000	....	.....	......	14,200 00	2
.. ...	50	45	35000	30000	200	10000	....	....	......	10000	8,950 00	3
......	75	60	70000	60000	100	60000	30000	3000	......	10000	18,080 00	4
10000	40	25	12000	50000	50	125000	27000	6000	5000	20000	15,060 00	5
......	90	10	12500	15000	35	140500	25900	400	15000	......	12,095 00	6
24100	......	......	1050	1650	12	2200	....	19630	.... .	......	2,138 80	7
2000	.....	......	700	40200	8	....	....	3000	.. .	......	4,376 00	8
.....	.... .	......	....	4250	5	....	....	....	......	......	475 00	9
.....	......	.. ...	....	202800	.....	....	....	....	......	......	20,280 00	10
......	......	. . .	1000	71600	15	....	....	....	.....	......	7,390 00	11
4400	......	......	....	43250	40	....	....	....	......	......	4,813 00	12
31200	70	40	28500	500000	60	....	....	....	......	......	54,184 00	13
71700	325	180	286750	1226750	525	364700	102900	33030	20000	40000	....	
1434	1300	1800	22940	122675	5250	18235	4116	1982	400	800	180,931 80	

TABLEAU indiquant le nombre de remorqueurs, navires et bateaux employés à la pêche, le rendement des pêcheries, etc., dans la province d'Ontario—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche.															Espèces de poisson.			Numéro.
		Remorqueurs ou navires.				Bateaux.			Rets à mailler.			Seines.			Rets à enclos.					
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Hareng frais, liv.	Hareng salé, brls.	Poisson blanc, liv.	
	Lac Huron (proprement dit)—*Suite.*			$			$				$			$		$				
1	Du Cap Hurd à Southampton	4	74	10000	24	28	2500	60	500	102000	12940	3	300	150	...	...	10000	800	210000	1
2	Southampton à Port-Albert	1	20	2000	6	...	...	...	100	12100	1500	...	...	...	...	...	10000	...	10000	2
3	Port-Albert à Goderich	3	70	9000	21	4	900	12	400	48000	6000	...	...	...	1	300	21000	...	5000	3
4	De Goderich à la Pointe-Bleue	2	37	4000	10	26	1833	58	250	26140	2660	...	...	...	20	2870	44100	...	23340	4
5	De la Pointe-Bleue à Baby's Point	...	...	...	...	37	2000	65	...	...	...	12	650	985	23	4220	227300	50	1000	5
	Totaux	10	201	25000	61	95	7233	195	1250	188240	23100	15	950	1135	44	7390	312400	850	249340	
	" pour la baie Georgienne	15	314	47700	77	172	13140	393	4900	653400	74875	...	...	...	...	...	71700	325	*286750	
	" " le Chenal du Nord	20	592	39000	114	161	14350	320	4910	479000	35400	...	...	...	72	21000	23100	320	645840	
	Grands totaux pour le lac Huron	45	1107	111700	252	428	34723	908	11060	1320640	133375	15	950	1135	116	28390	407200	1495	1181930	
	Valeurs $	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8144	5980	94554	
	Division du lac Saint-Clair.																			
1	Lac Saint-Clair	...	...	...	...	18	700	41	...	...	...	7	1000	1050	7	1700	1200	...	12900	1
2	Lac Saint-Clair, y compris la baie de Mitchell	...	...	...	...	8	340	12	...	...	...	2	65	140	...	...	...	...	...	2
3	Rivière Thames	...	...	...	...	35	675	130	...	...	...	34	2100	1650	...	...	...	...	...	3
4	Rivière Détroit	1	10	500	2	11	345	53	...	...	...	11	1200	950	...	...	500	...	66450	4
	Totaux	1	10	500	2	72	2060	236	...	...	...	54	4365	3790	7	1700	1700	...	79350	
	Valeurs $	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	34	...	6348	

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires et bateaux et la quantité, et la valeur du poisson, etc., dans la province d'Ontario—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Truite, liv.	Truite, brls.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Caviar, liv.	Valeur totale.	Numéro.
	Lac Huron (proprement dit)—*Suite.*													$ cts.	
1	Du Cap Hurd à Southampton	682500	150	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	89,950 00	1
2	Southampton à Port-Albert	38000	.....	1500	1500	.....	.....	.....	....	8000	.....	10000	.....	5,435 00	2
3	Port-Albert à Goderich	270000	.....	9500	6000	800	.....	3000	....	22000	1000	26000	.....	30,292 00	3
4	De Goderich à la Pointe-Bleue	102720	12	.....	47750	.....	.....	27570	....	.....	.....	24100	....	17,664 90	4
5	De la Pointe-Bleue à Baby's Point	3430	.....	26080	341970	1500	.....	254470	250	6420	1260	30410	....	40,523 10	5
	Totaux	1096650	162	37080	397220	2300	.....	285040	250	36420	2260	90510	...	183,865 00	
	" pour la baie Georgienne	1226750	525	.....	364700	102900	.....	33030	....	.....	20000	40000	.....	180,931 80	
	" le Chenal du Nord	1686515	.....	850	377420	67500	3190	73125	...	2900	18500	2500	1200	249,385 60	
	Grands totaux pour le lac Huron	4009915	687	37930	1139340	172700	3190	391195	250	39320	40760	133010	1200	....	
	Valeurs.....$	400992	6870	3034	56967	6908	191	23472	15	1180	815	2660	600	614,182 40	
	Division du lac Saint-Clair.														
1	Lac Saint-Clair	.....	.....	2600	16000	5913	1000	41880	....	20000	12060	125000	.....	8,214 52	1
2	Baie de Mitchell	.....	.....	300	800	20650	.....	3100	....	6030	7520	44780	.....	2,302 90	2
3	Rivière Thames	.....	.....	35800	80400	31030	2680	4070	...	22120	24230	189630	....	13,471 00	3
4	Rivière Détroit	.....	.....	2000	7500	2500	700	5000	....	3900	.....	11000	.....	6,613 00	4
	Totaux	.....	.....	40700	104700	60093	4380	54050	....	51150	43810	370410	.....	....	
	Valeurs.....$	.....	.....	3256	5235	2404	263	3243	....	1535	876	7408	....	30,601 42	

* Ajoutez ici 180 barils de poisson blanc, salé, $1,800, pour la baie Georgienne.

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des remorqueurs et bateaux, et la

Numéro.	District.	Matériel de pêche. Remorqueurs ou navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à chambres. Nombre.	Valeur.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, liv.
	Lac Erié.			$			$				$		$		
1	Ile Pelée.............	..	...	......	..	9	1110	22	30	3000	300	8	2975	....	197860
2	Comté d'Essex........	1	8	10000	7	31	3120	43	....	......	.....	35	10300	....	723270
3	Comté de Kent........	*2	205	14590	14	51	5830	67	....	......	.....	60	26000	105	2550640
4	Comté d'Elgin... ...	5	62	12700	10	29	2850	54	5	500	150	47	16200	....	823360
5	Comté de Norfolk†....	6	134	11200	31	46	3000	110	300	16920	1700	27	7700	. ..	400120
6	Comté de Haldimand .	2	50	4000	5	10	200	20	30	9000	2500	....	....	....	112100
7	Comté de Welland....	..	....	.....	..	39	2390	56	400	36000	5800	2	600	....	32000
	Totaux.........	16	459	52400	67	215	18500	372	765	65420	10450	179	63775	105	4·39350
	Valeurs totales. $	..	....	.....	..	....	.....	....	....	......	......	....	....	420	96787

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des remorqueurs et bateaux, et la

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche. Remorqueurs ou bâtiments. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Verveux. Nombre.	Valeur.	Hareng salé, brls.	Hareng fumé, liv.
	Lac Ontario.			$			$				$		$		
1	Niagara et Queenston......	..	....	....	..	11	1000	22	200	20000	6000	....	....	.....	....
2	Port-Dalhousie............	1	8	1800	3	7	600	14	250	25000	7000	....	....	.....	....
3	Beamsville..............	..	....	...	..	14	1000	28	300	30000	8000	....	....	.....	....
4	Burlington-Beach	..	....	...	..	16	1100	32	320	32000	9300	...	....	..	....
5	Pêche à la ligne et à la cuillère dans les dist. ci-dessus	..	....	...	..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
6	Comtés de Halton et Peel..	..	....	....	..	17	2900	40	755	37550	3335	....	....	....	596000
7	Comté d'York...	..	....	....	..	10	1030	17	102	15000	1640	....	....	.....	72000
8	Comté d'Ontario..........	..	....	....	..	5	90	10	9	1235	250	....	....	.....	......
9	Comté de Northumberland et Durham............	..	....	...	..	22	1000	30	23	24000	1200	17	250	.....	....
10	Lac du Riz et rivière Trent	..	....	....	..	10	280	30	....	....	.....	46	920	.....	....
11	Comté de Prince-Edouard.	2	100	5000	10	100	500	150	63	17900	‡2000	36	720	...	....
12	Baie de Quinté	..	....	....	..	53	1575	72	682	15850	1420	92	2000	175	....
13	Comté de Lennox et rivière Napanee....	..	....	....	..	28	610	39	30	6000	690	50	920	.....	....
14	Ile Amherst et ses environs	..	....	....	..	16	240	32	20	4125	225	....	....	.....	....
15	Ile Wolfe et ses environs..	..	....	....	..	22	540	37	35	5150	600	24	560	....	....
	Totaux...............	3	108	6800	13	331	12465	553	2789	233810	41360	265	5370	175	668000
	Valeurs.......	..	....	...	..	....	....	....	....	.....	.....	....	....	700	13360

* Un de ceux-ci un bateau à voile, 198 tonnes. † Dans le n° 5 ajoutez 15 seines, 2,500 brasses, évaluées à $1,365. ‡ 2 seines, 300 brasses, évaluées à $200.

quantité et la valeur du poisson, etc., dans la **province d'Ontario**—*Suite.*

Espèces de poisson.												
Poisson blanc, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Caviar, liv.	Valeur totale.	Numéro.
											$ cts.	
10910	1730	2530	22800	......	26330	.....	1330	870	....	......	7,644 90	1
47480	5540	40840	....	......	24790	.....	37460	5590	302260	......	29,517 20	2
48175	515	93250	... ...	......	12030	......	51085	1375	126350	......	64,799 35	3
58150	2860	359690	... .	....	28105	......	31300	1610	42645	.. . .	42,902 90	4
75000	2500	160500	110000	......	30400	......	220415	8440	175100	8200	* 42,834 65	5
5000	11500	63600	9500	5000	5300	2000	15800	6700	20000	... ..	8,868 00	6
650	5600	82000	3000	... .	158000	......	22000	......	26000	.....	16,020 00	7
245365	30245	802410	145300	5000	284955	2000	379390	27585	692355	8200		
19629	2420	40120	5812	300	17097	120	7588	552	13847	4100	212,586 10	

quantité et la valeur du poisson, etc., dans la **Province d'Ontario**—*Suite.*

Espèces de poisson.													
Hareng frais, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Valeur totale.	Numéro.
10000	70000	1000	5000	25000	.....	...	30000	.....	22000	....	10000	10,210 00	1
180000	18000	1000	1000	4000	......	.... .	500	1000	12000	....	10000	6,070 00	2
280000	50000	6000	......	10000	.....	......	4000	......	10000	....	2000	11,280 00	3
195000	41000	3000	4000	2000	4000	... ..	1500	2000	12000	....	2000	8,670 00	4
....	....	......	14000	45000	4000	.. .	.....	.....	60000	....	....	5,330 00	5
	200	14000	1000	......	100	.	......	150	500	....	300	13,450 00	6
70800	94200	9150	.....	......	....	....	.....	.. ..	....	....	2700	11,361 00	7
4900	2950	100	.....	......	250	.....	..... .	.. .	100	....	....	357 00	8
25000	12500	5400	..	......	32000	......	.. ...	1200	....	35000	20000	4,492 00	9
....	.....	. .	50000	.....	11130	100000	.....	5350	....	50860	21450	12,212 40	10
50000	60000	60000	10000	10000	40000	20000	2000	10000	5000	20000	40000	17,970 00	11
104800	14770	... .	6800	22000	109600	3150	......	5850	48870	128800	58800	15,763 70	12
42000	21400	. ...	600	31000	27000	. ..	1000	13000	39000	....	104000	9,320 00	13
....	13400	2000	......	. ...	.....	......	. ...	.	....	....	6200	1,396 00	14
1500	12000	....	.....	6900	19300	...	7600	8300	9800	23460	17900	4,182 20	1[illegible]
964000	410420	101650	92400	155900	247380	123150	46600	46850	219270	258120	295350	....	
19280	32834	10165	7392	7795	9895	7389	2796	2811	6578	5162	5907	132,064 30	

* En partie estimée.

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des remorqueurs et bateaux, et la

Numéro.	Districts.	Matériel de pêche. Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Verveux. Nombre.	Verveux. Valeur.
	Fleuve Saint-Laurent, Kingston à Lancaster.		$				$		$
1	Comté de Frontenac	46	580	56	60	2000	265	36	650
2	Bordant le comté de Leeds	70	3200	80	....	......	....	3	50
3	Lacs dans Leeds et Lanark	23	250	40	4	50	20	53	1170
4	*Comtés de Grenville à Lancaster	....	......	....	....	......	....	....	......
	Totaux	139	4030	176	64	2050	285	92	1870
	Valeur $	....	......	....	....	......	....	....	......
	Divisions intérieures.								
1	*Comtés de Prescott et Carleton	....	......	....	....	......	....	....	......
2	*Comté de Renfrew	....	......	....	....	......	....	....	......
3	*Lac Nipissingue	....	......	....	....	......	....	....	......
4	*Parry-Sound et Muskoka	....	......	....	....	......	....	....	......
5	*Peterborough et environs et rivière Otonabi	....	......	....	....	......	....	8	175
6	*Lac Scugog et comté de Victoria	....	......	....	....	......	....	....	......
7	*Lac Simcoe, Couchiching et Severn et rivière Holland	....	......	....	....	......	....	....	......
8	*Comté de Wellington et environs	....	......	....	....	......	....	....	......
	Totaux	....	......	....	....	......	....	8	175
	Valeur $	....	......	....	....	......	....	....	......

* Pêche à la ligne à main, à la cuiller et ligne dormante.

quantité et la valeur du poisson, etc., dans la Province d'Ontario—*Suite.*

Espèces de poisson.													
Hareng frais, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Valeur totale.	Numéro.
												$ c.	
4800	......	6500	4600	1800	46000	......	.... .	38400	600	102500	25820	7,932 40	1
......	.....	......	21000	......	96000	4700	34000	17000	24000	22500	42500	10,882 00	2
800	1000	20600	7800	4500	7650	......	......	3125	2450	41900	28790	4,985 80	2
......	......	.. ..	1500	550	6000	200	10500	800	600	1000	5000	1,215 50	4
5600	1000	27100	34900	6850	155650	4900	44500	59325	27650	167900	102110	....	
112	80	2710	2792	543	6226	294	2670	3559	830	3358	2042	25,015 70	
.... .	600	.. ...	9950	7270	9500	11100	1250	8800	9000	41100	57900	5,106 50	1
*	650	2000	4750	5100	10800	1800	3800	2100	600	1500	12500	2,079 00	2
......	......	......	......	......	5000	......	3000	......	... ..	....	23000	840 00	3
......	3750	43000	280500	184200	6000	4100	......	......	7000	3000	153000	40,066 00	4
......	3200	58300	160000	1000	1000	268200	... .	5400	2000	10450	76700	37,195 00	5
......	......	.... .	233000	.....	.....	311000	.....	2600	.... .	....	254000	42,536 00	6
*	30000	72300	43000	15400	3800	27000	2100	......	16500	5000	55000	17,433 00	7
*	......	15000	3000	......	.....	......	......	......	1500	2200	12000	2,069 00	8
......	38200	190600	734200	212970	36100	623200	10150	18900	36600	63250	644100	....	
.....	3056	19060	58736	10648	1444	37392	609	1134	1098	1265	12882	147,324 50	

* Partiellement évalué.

RÉCAPITULATION du nombre des pêcheurs, du tonnage et de la valeur des remorqueurs, bateaux, engins de pêche, etc., et de la quantité et la valeur du poisson pris dans la **Province d'Ontario**, pour l'année 1898.

Numéro.	Province d'Ontario.	Matériel de pêche.																	Autre matériel utilisé dans les pêcheries.				Numéro.
		Remorqueurs ou navires.				Bateaux.			Rets à mailler.			Seines.			Rets à enclos.		Verveux		Réfrigérants et glacières.		Jetées et quais.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	
				$			$				$			$		$		$		$		$	
1	Lac des Bois	4	54	5800	14	24	2450	48	35	7000	1250	....	....	....	28	3300	14	600	8	8500	....	....	1
2	Lac Supérieur	14	519	27900	82	53	8200	124	459	209500	27300	....	....	....	42	9800	....	....	9	5400	21	17350	2
3	Lac Huron, y compris la baie Georgienne	45	1107	111700	252	428	34723	908	11060	1320640	133375	15	950	1135	116	28390	6	180	45	28400	38	16475	3
4	Lac Saint-Clair	1	10	500	2	72	2060	236	......	....	.....	54	4365	3790	7	1700	21	1110	4	225	....	....	4
5	Lac Erié	16	459	52400	67	215	18500	372	765	65420	10450	15	2500	1365	179	63775	....	....	63	21960	7	2200	5
6	Lac Ontario	3	108	6800	13	331	12465	553	2789	233810	41360	2	300	200	....	....	265	5370	64	1960	....	......	6
7	Fleuve Saint-Laurent, Kingston à Lancaster	....	....	....	....	139	4030	176	64	2050	285	....	....	....	....	....	92	1870	....	....	....	.....	7
8	Divisions intérieures	(Pêche à la ligne à main, à la cuiller et lignes dormantes.)										....	....	....	....	....	8	175	....	....	....	.....	8
	Totaux	83	2257	105100	430	1262	82428	2417	15172	1838420	214020	86	8115	6490	372	106965	406	9305	193	66445	66	36025	

RÉCAPITULATION du nombre de pêcheurs, du tonnage et de la valeur des remorqueurs, bateaux, rets, etc., et de la quantité et la valeur du poisson pris dans la **province d'Ontario**, pendant l'année 1898—*Fin.*

Numéro.	Province d'Ontario.	Espèces de poisson.																Valeur totale.	Numéro.
		Truite saumonée, brls.	Hareng salé, brls.	Hareng frais, liv.	Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Caviar, liv.	$ c.	
1	Lac des Bois	....	....	....	....	274540	15000	....	210000	30500	10500	295000	....	....	....	89000	26720	† 69,053 20	1
2	Lac Supérieur	790	....	91150	40	651230	1332340	....	83170	12060	....	45130	....	....	....	....	....	202,804 10	2
3	Lac Huron, y compris la baie Georgienne	687	1495	407200	180	1181930	4009915	37930	1139340	172700	3190	391195	250	39320	40760	133010	1200	614,182 40	3
4	Lac Saint-Clair	....	....	1700	....	79350	....	40700	104700	60093	4380	54050	....	51150	43810	370410	....	30,601 42	4
5	Lac Erié	....	105	4839350	....	245365	....	30245	802410	145300	5000	284955	2000	379390	27585	692355	8200	212,586 10	5
6	Lac Ontario	....	175	‡ 964000	....	410420	101650	92400	155900	247380	123150	46600	46850	219270	258120	295350	....	132,064 30	6
7	Fleuve Saint-Laurent, Kingston à Lancaster	....	....	5600	....	1000	27100	34900	6850	155650	4900	44500	59325	27650	167900	102110	....	25,015 70	7
8	Districts de l'intérieur	....	....	....	....	38200	190600	734200	212970	36100	623200	10150	18900	36600	63250	644100	....	147,324 50	8
	Totaux	1477	1775	6309000	220	2882035	5676605	970375	2715340	859783	774320	1171580	127325	753380	601425	2326335	36120	1,433,631 72	

† Au n° 1, ajoutez 400 liv. de vessies d'esturgeon, $400. ‡ Au n° 6, ajoutez aussi 668,000 liv. de hareng fumé, $13,360.

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries dans la **province d'Ontario**, pour l'année 1898.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Poisson blanc, salé	barils.	220	10 00	2,200 00
" frais	liv.	2,882,035	0 08	230,562 80
Truite fraîche	"	5,676,605	0 10	567,660 50
" salée	brls.	1,477	10 00	14,770 00
Hareng salé	"	1,775	4 00	7,100 00
" frais	liv.	6,309,000	0 02	126,180 00
" fumé	"	668,000	0 02	13,360 00
Achigan	"	970,375	0 08	77,630 00
Doré	"	2,715,340	0 05	135,767 00
Brochet	"	859,783	0 04	34,391 32
Maskinongé	"	774,320	0 06	46,459 20
Esturgeon	"	1,171,580	0 06	70,294 80
" caviar	"	36,120	0 50	18,060 00
" vessies	"	400	1 00	400 00
Anguille	"	127,325	0 06	7,639 50
Perche	"	753,380	0 03	22,601 40
Barbote	"	601,425	0 02	12,028 50
Poisson commun	"	2,326,335	0 02	46,526 70
Total 1898				1,433,631 72
" 1897				1,289,822 57
Augmentation				143,809 15

RÉCAPITULATION

De tous les remorqueurs et bateaux de pêche, rets, etc., employés dans l'**Ontario** pendant l'année 1898.

Articles.	Valeur.	Valeur totale.
	$	$
83 navires (2,257 tonnage; 430 hommes)	105,100	
1,262 bateaux (2,417 hommes)	82,428	
		187,528
15,172 rets à mailler (1,838,420 brasses)	214,020	
86 seines (8,115 brasses)	6,490	
372 rets à enclos	106,965	
406 verveux	9,305	
		336,780
Lignes dormantes, hameçons, etc	2,000	
193 congélateurs et glacières	66,445	
66 jetées et quais de pêche	36,025	
		104,470
Valeur totale		628,778

ANNEXE No 11.

PISCICULTURE

RAPPORT DU PROFESSEUR EDWARD E. PRINCE, COMMISSAIRE ET INSPECTEUR GENÉRAL DES PÊCHERIES DU CANADA, POUR L'ANNÉE 1899.

OTTAWA, 31 décembre 1899.

A l'honorable sir LOUIS H. DAVIES,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur ce qui s'est fait dans les piscifactures du ministère durant l'année 1899. Les résultats, qui sont indiqués dans les statistiques ci-jointes, sont des plus satisfaisants. Le nombre des alevins de toutes espèces, poisson blanc, saumon de l'Atlantique, saumon du Pacifique, truite des grands lacs ou truite saumonée, et homard, implantés dans les eaux décrites dans les différents rapports, excède considérablement la moyenne des vingt dernières années. On voit par ce rapport que le repeuplement des eaux du Canada avec les meilleures espèces de poisson, et qui trouvent une vente facile, a donné de bons résultats. Les experts s'accordent pour dire que la pisciculture, si elle est bien conduite, doit nécessairement produire de bons résultats, et des hommes pratiques dans l'industrie de la pêche ont presque universellement exprimé l'opinion, que les pêcheries ont bénéficié des opérations des piscifactures depuis trente ans.

Personne ne peut nier que la piscifacture a des limites, et des limites très définies, et il faut admettre que l'on a réclamé pour la propagation artificielle du poisson beaucoup de choses qu'un examen sérieux ne peut complètement justifier. Dans mon rapport spécial, désigné comme supplément numéro 1 du 29me rapport annuel du ministère pour l'année 1896, j'ai fait remarquer (page 18 "Rapport concis sur les œufs de poisson") que la nature même des œufs de certaines espèces de poisson s'oppose à leur traitement par les méthodes artificielles connues. Je disais : Il n'est pas rare, non plus, de voir des personnes intelligentes demander au ministère des Pêcheries des œufs ou des alevins de poisson que l'on a jamais vu, et il est encore plus commun de recevoir des demandes pour du frai de poisson que sa nature rend impossible ou improfitable à cultiver dans les piscifactures. Et plus loin, à la même page, j'ajoutais que "les œufs adhésifs, tels que ceux de l'achigan noir, du maskinongé, de l'esturgeon, etc., donnent les plus mauvais résultats lorsqu'ils sont traités par les méthodes artificielles. Avec des précautions extraordinaires et beaucoup de soin, on peut arriver à faire éclore une petite proportion de ces œufs ; mais ce sont seulement les œufs non adhésifs, séparés, dont on devrait entreprendre l'éclosion dans les piscifactures.

Beaucoup moins hasardeuse est la tentative qui a été faite sur une grande échelle dans beaucoup de pays de faire éclore artificiellement les œufs de poissons de mer, surtout de la morue, de l'égrefin, du maquereau, de la sole, et de certains poissons plats dont les œufs sont très petits et flottent dans la mer. Dans un rapport précédent j'ai parlé d'un plan pour sauver d'une destruction totale les œufs des poissons de mer au moment où on les prend, et j'ai parlé de la pratique suivie par quelques pêcheurs américains dans le lac Michigan, d'enlever les œufs des poissons pris au temps du frai, de les fertiliser, et ensuite de les remettre dans le lac. M. Charles E. Fryer, un des inspecteurs de pêcheries de Sa Majesté pour l'Angleterre et

le pays de Galles, fait dans son rapport pour l'année 1897 sur les pêches de mer de la Grande-Bretagne (l'Écosse exceptée) les remarques suivantes :

" J'approuve entièrement les vues du professeur Prince, qui ne croit pas prudent de se reposer uniquement sur la culture artificielle du poisson pour la conservation de n'importe quelles espèces de poisson ; mais il n'y a aucune raison qui s'oppose à ce que la pratique suivie dans le Wisconsin au sujet de la truite ne soit pas étendue à d'autres poissons. En disant cela je n'oublie pas la différence essentielle qui existe entre le poisson de mer et le poisson d'eau douce ; mais ce que je veux faire remarquer, ce sont les avantages que cette méthode nouvelle a sur les anciennes en usage pour l'éclosion artificielle des œufs de poisson de mer, savoir : qu'à très peu de frais, et sans nuire aux opérations de la pêche, on sauverait des millions d'œufs qui autrement sont détruits."

Il est nécessaire d'observer, cependant, que ce traitement rude et prompt qui sauve d'une destruction immédiate et certaine les œufs ainsi jetés à l'eau, ne les sauve pas complètement, car les œufs ne sont pas toujours jetés dans des localités propres à leur heureux développement. Il est douteux surtout que les œufs de poisson d'eau douce puissent, par ce procédé, être jetés dans un lieu propre à leur développement. Il y a plus de probabilité que les œufs de poissons de mer se trouveront dans un milieu plus favorable près de la surface de l'eau, mais il y a à considérer aussi les questions de salin et de température, des marées et des courants, et dans les conditions normales, le poisson de mer ne fraie que dans les endroits où les conditions sont les plus favorables. Ce point a été démontré avec beaucoup de force par des témoins qui sont venus déposer en 1898 devant la *Canadian Lobster Commission* dont j'étais le président. Un propriétaire de homarderie au Cap Breton, très intelligent et bien renseigné, fit la recommandation suivante aux commissaires : " Le meilleur moyen de protéger la reproduction du homard serait de conserver dans un réservoir flottant à chaque homarderie les œufs de homard arrivés à maturité, et de les faire recueillir ensuite par un officier du gouvernement fédéral. Il répandrait ensuite les œufs sur un fond de sable plat, les recouvrirait et les laisserait éclore naturellement. On trouve souvent des jeunes homards dans le sable, et un jour j'en ai trouvé un vivant à environ 100 verges de la rive dans environ trois pieds d'eau. Il était blanc, mais très bien conformé, quoique n'ayant pas tout à fait un pouce de longueur. Nous trouvons des millions de petits homards sur le sable après une petite bourrasque et un vent de sud-ouest. Si les propriétaires de homarderies accordaient l'aide nécessaire, ils obtiendraient la valeur marchande du homard après en avoir élevé le frai. " Le ministère des Pêcheris a essayé, il y a trois ou quatre ans, un plan à peu près semblable, et a amené plusieurs homarderies à enlever le frai des homards, de le placer dans une cage flottante en bois, construite dans ce but, et les laisser éclore près des quais de la homarderie. On a rapporté que l'on avait vu des millions de petits homards nager dans les environs des boîtes de frai, mais il y a de graves raisons de douter si c'était réellement du frai de homard. A la Commission du homard de Canso, un des commerçants de homard les plus en vue sur la côte de la Nouvelle-Ecosse a appuyé cette opinion, lorsqu'il a dit : Plusieurs pêcheurs avaient de petits poissons en quantité considérable dans les eaux intérieures, et ils disent que c'est du frai de homard. J'ai envoyé quelques-uns de ces prétendus homards au professeur Herrick, qui a fait une étude spéciale du homard, et il m'a bienveillamment et promptement répondu que le homard supposé était simplement des " *sand-fleas* ". En d'autres mots, le système de renvoyer l'œuf à la mer dans des endroits impropres et des conditions défavorables ne fait qu'attirer les ennemis de ces œufs et du frai, et fournit ainsi à ces poissons voraces la nourriture de chaque jour. Si ces œufs sont enlevés des poissons et placés en sûreté dans des jarres et paniers pendant l'incubation, on leur évite peut-être le plus grand danger de tous, celui d'être mangés par des ennemis actifs et voraces. L'alevin, soit de saumon, de poisson blanc, de truite ou de homard, se meut rapidement, est toujours sur le qui-vive, et peut échapper à ses ennemis, mais il n'en est pas ainsi tant qu'il est à l'état d'œuf. Il est sans défense et exposé à des périls innombrables.

Douze piscifactures ont été en activité pendant la dernière saison et ont donné une quantité totale de frai s'élevant à 222,350,000 d'œufs, dont près de la moitié était

des œufs de homard. Ainsi que je l'ai dit dans mon rapport de l'année dernière, trois des piscifactures n'ont pas été en opération, et je regrette de dire qu'à la terminaison des travaux à la piscifacture de Deepside, sur la rivière Ristigouche, l'édifice a été détruit par le feu. Une destruction de ce genre est toujours regrettable, mais elle l'est d'autant plus dans le cas d'une institution si fameuse, qui depuis quinze ans tient une des premières places dans le monde de la pisciculture. L'officier qui avait le soin de cet établissement dit dans un rapport ci-annexé que l'opinion prévalente dans le district voit dans cette destruction l'acte d'un incendiaire. Il est difficile de concevoir comment une institution que tout le monde admet avoir apporté de si grands bénéfices aux pêches de saumon de la baie des Chaleurs et des fameuses rivières Ristigouche et Métapédiac, ait pu provoquer la malice d'un citoyen responsable et intelligent de ce district. Nous n'avons pas heureusement à regretter la perte du frai, qui avait été tout distribué, à l'exception de quelques milliers dans un petit étang près de la piscifacture, et les pêcheurs aux rets et à la ligne n'auront pas à craindre alors d'être privés l'année prochaine des bénéfices de la propagation artificielle du poisson, à cause de la destruction de cette belle piscifacture. Un nouvel édifice construit sur un site plus convenable et d'accès plus facile sera prêt pour la saison 1899-1900, et il n'y aura pas d'interruption dans les opérations de la propagation du saumon. Les démarches préliminaires à l'érection de nouvelles piscifactures sur les côtes du Pacifique et sur celles de l'Atlantique ont été autorisées, et les constructions qu'on se propose d'élever seront non seulement augmentées en capacité, mais comprendront plusieurs améliorations que j'ai proposées, et certains arrangements en accord avec les progrès recents de la science de pisciculture.

M. D. G. Smith, commissaire provincial des pêcheries du Nouveau-Brunswick, a cette année, comme depuis 1897, fait déposer une quantité d'œufs de truite de ruisseau dans la piscifacture de Miramichi, South-Esk, N.-B. Près de 28,000 de ces truites de ruisseau ont été implantées par M. Smith dans les tributaires des rivières St-Jean et Miramichi. Ce travail conjoint de la part du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial repeuple de cette bonne truite les eaux de la province et donne beaucoup de satisfaction aux pêcheurs et au public en général.

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a exprimé vers la fin de l'année 1898 son désir d'avoir des œufs de certaines espèces de poissons canadiens, surtout des œufs de poisson blanc et du saumon du Pacifique, et l'on a fait immédiatement des arrangements pour en envoyer une consignation sous la garde de M. S. L. Ayson. M. Ayson était le commissaire nommé par le gouvernement de la Nouvelle-Galles pour faire un examen complet des systèmes de culture artificielle du poisson en usage en Canada, aux Etats-Unis, dans les Iles Britanniques et divers pays européens, et il a passé quelques mois en 1898 et 1899 sur ce continent.

M. Ayson a accompli sa mission avec beaucoup de zèle, et notre ministère des Pêcheries lui a donné toutes les facilités désirables pour étudier les méthodes qui réussissent si bien dans les piscifactures du Canada. Les officiers à Sandwich et à New-Westminster ont reçu instruction de préparer un lot d'œufs de poisson blanc et de saumon de la Colombie-Britannique d'une façon spéciale pour faire la traversée du Pacifique. Les œufs de poisson blanc ont été encaissés avec soin pour leur long voyage par M. William Parker, et ils sont arrivés en parfait état, le 10 février, à Vancouver, Colombie-Britannique. M. Ayson, qui était là pour les recevoir, m'a fait rapport immédiatement que c'étaient "des œufs splendides et bien encaissés pour le long voyage qu'ils avaient à faire". Malheureusement, les œufs de saumon dans la piscifacture de la rivière Fraser étaient dans un état de développement trop avancé pour qu'ils pussent faire le voyage avec succès. Les œufs de poisson blanc enveloppés dans du coton ouaté épais et déposés sur les plats perforés dont on se sert pour l'incubation, et tenus bien humides, ont été embarqués à bord du steamer *Aorangi* par M. Ayson, le 12 février, et déposés dans un endroit frais du steamer. Dans une lettre en date du 1er avril 1899, M. le commissaire Ayson m'écrit ce qui suit:—Parti le 12 février à bord de l'*Aorangi*, je suis arrivé à Wellington, N.-Z., le 6 mars. Pendant le voyage j'ai tenu les œufs de poisson dans une chambre froide à une température de 35 à 40. A Wellington j'ai pris un des bateaux de la côte qui va jusqu'à Grey-Mouth, sur la côte ouest de South-Island. Je suis arrivé au lac Kaneiri le 9

mars, j'ai placé mes jarres d'incubation dans la piscifacture pour la truite que nous avons à cet endroit, et le soir du 10 j'ai développé les œufs de poisson blanc. Les rayons supérieurs dans chaque caisse étaient en bon état, mais il y avait une perte d'environ trente pour cent dans les rayons inférieurs, perte causée je crois par le fait que le coton ouaté couvrant le fond des plateaux était d'un tissu trop épais pour donner libre passage à l'eau qui descendait de la glace fondante au sommet. Le coton gardait l'eau, et les œufs étaient comme s'ils avaient été bouillis. Dans quelques plateaux le coton était pourri et se déchirait lorsqu'on y touchait. Tout tissu qui pourrit doit être dommageable aux œufs avec lesquels il vient en contact, et dans l'état où ceux-ci étaient. Le lot qui m'a été envoyé par la *American Fish Commission* était arrangé de la même façon que celui du Canada, et la proportion des pertes était à peu près la même. Nous obtenons de meilleurs résultats lorsqu'on se sert de zinc perforé pour couvrir le fond des plateaux et lorsque les œufs sont placés dans des lits de mousse verte.

"Les œufs qui s'étaient conservés ont bien réussi, et j'ai donné la liberté aux poissons dans l'eau claire et fraîche du lac Kaneiri. Notre gouvernement est très satisfait du résultat obtenu."

Cette lettre du commissaire spécial a été suivie plus tard par une communication écrite dans les termes les plus gracieux que m'a adressée le premier ministre de la Nouvelle-Zélande, l'honorable Robert J. Seddon, pour me remercier de l'aide qu'il m'avait été possible de donner. Voici cette lettre:—

BUREAU DU PREMIER,
WELLINGTON, N.-Z., 17 août 1899.

Professeur PRINCE,
Commissaire des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous exprimer les remerciements de mon gouvernement pour la courtoisie dont a fait preuve à notre égard votre gouvernement et en particulier votre département, en facilitant à notre commissaire, M. Ayson, ses recherches dans l'administration de nos pêcheries.

J'ai aussi à vous remercier pour la consignation d'œufs de poisson blanc que vous nous avez expédiée sous sa garde. Mon gouvernement désirerait obtenir une autre consignation d'œufs de poisson blanc, et aussi d'œufs de saumon sockeye (*Oncorhynchus nerka*), et je serai heureux si vous pouvez nous la fournir.

Les détails donnant la quantité de chaque espèce vous seront envoyés par l'inspecteur des pêcheries de la Nouvelle-Zélande.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. J. SEDDON.

Nous avons fait en conséquence des arrangements pour l'envoi d'un demi-million d'œufs de saumon de la Colombie-anglaise à la Nouvelle-Zélande, *via* Sydney, Nouvelles-Galles du Sud, et l'on s'attend que ces œufs atteindront leur destination de bonne heure en 1900. Ce poisson sera implanté dans les diverses rivières de la Nouvelle-Zélande. Le saumon de l'Atlantique ne paraît pas avoir bien réussi aux antipodes, probablement à cause de la haute température de l'eau; mais il y a beaucoup de raison de croire que le poisson de la Colombie-anglaise donnera de meilleurs résultats.

Dans mes rapports précédents, j'ai parlé des différentes conditions nécessaires à l'incubation des œufs de poisson. Il faut faire disparaître la croyance vulgaire que la propagation artificielle du poisson consiste seulement à faire sortir les œufs du

poisson, puis d'appliquer la laitance, de les déposer dans les auges, et de les laisser éclore sans y porter de soin ou attention, et finalement de déposer le poisson nouvellement arrivé à la vie dans les eaux où les parties intéressées désirent l'avoir. La culture du poisson, pour réussir, demande le plus grand soin et toutes les ressources de l'expérience. Il faut que les œufs soient enlevés du poisson avec précaution, si on ne veut pas leur faire de mal, et qu'ils ne donnent pas de poissons faibles et mal conformés, s'ils survivent. Pendant plusieurs semaines ou mois d'incubation une attention constante est nécessaire; l'approvisionnement d'eau doit être régularisé judicieusement, les œufs malades ou mourants enlevés, ainsi que toutes les impuretés qui s'introduisent accidentellement dans les auges si l'on ne veut pas que la maladie ne fasse mourir une grande quantité d'œufs. L'attention et les connaissances d'un expert ne sont pas moins nécessaires lorsque les œufs éclosent et que le temps est arrivé de les implanter. Tout le travail de la saison sera perdu et de nul effet si le frai n'est pas distribué avec soin et en tenant bien compte de la température, de la pureté, de la profondeur et du caractère des eaux que l'on veut peupler. La nature du fond, l'absence ou l'abondance de nourriture microscopique, et plusieurs autres détails sont d'importance. Il faut aussi éviter de secouer les œufs trop rudement et les manœuvrer sans soin pendant le transport en chemin de fer ou en voitures, car si l'on ne prend pas toutes ces précautions, on éprouvera des désappointements. La pisciculture conduite par des officiers négligents et inexpérimentés ne peut réussir. Le Canada a eu l'avantage inestimable d'avoir des officiers d'expérience depuis qu'il a entrepris de faire de la pisciculture. En général les employés ont montré du zèle et de l'attention, et la plupart, après un certain temps d'études préliminaires, ont aujourd'hui une pratique de plusieurs années. Il est impossible de trop estimer l'avantage de posséder un personnel d'officiers d'expérience et portant un intérêt réel à leur travail, et dont les services ont été considérés comme étant si précieux qu'en plus d'une circonstance les autorités des Etats-Unis ont donné des positions lucratives aux officiers canadiens en charge de nos piscifactures.

On ne devait pas s'attendre que la pisciculture serait exempte de toute critique. Comme question de fait on ne la lui a pas ménagée. Dans quelques cas, la critique était méritée, à cause de l'ignorance, l'indolence, ou le manque d'expérience de ceux qui en étaient chargés. Quelques critiques cependant ont été dirigées contre les méthodes adoptées comme méthodes, et on a proposé souvent des changements et des améliorations. Une des critiques les plus fréquentes est celle contre la pratique d'implanter le très jeune poisson que l'on prétend être incapable de prendre soin de lui-même, et ne peut pas supporter le changement de température lorsqu'on le fait passer des bidons de transportations aux eaux dans lesquelles on veut les faire vivre. On prétend que l'on devrait garder les alevins jusqu'à ce qu'ils aient quelques mois et assez de vigueur et d'intelligence pour se nourrir eux-mêmes, éviter leurs ennemis et résister aux changements climatériques. Lorsqu'il y a plus de trente ans, M. Livingstone Stone, le vétéran pisciculteur des Etats-Unis, demanda à feu Seth Green, encore un pionnier de la pisciculture, " combien vont réussir parmi ceux qui font de la reproduction artificielle de la truite ? " il répondit avec une brièveté caractéristique " Un dans un million ! " Six ans plus tard, en 1893, M. Green voyait plus d'espoir pour la pisciculture généralement, car à la suite d'expériences et d'observations on avait établi les règles de cette science et l'on avait si complètement découvert les conditions nécessaires pour le succès, au moins de certaines espèces familières de la famille salmonoïde, qu'il y avait peu de risque d'insuccès sérieux si l'on y appliquait une intelligence ordinaire. Les règles ont été posées si exactes et si précises que feu sir J. Gibson Maitland de Howieton, Ecosse, n'hésite pas à affirmer " que l'on n'est plus à se demander comment l'incubation doit se faire et dans quelles conditions le poisson peut être élevé. Les questions qui demandent une solution dans la culture de la truite sont précisément les mêmes que l'on étudie en rapport avec l'élevage des animaux, savoir, le croisement à faire pour obtenir une race avec des caractères particuliers et propres à la faire réussir dans un climat donné."

Quant aux espèces de poisson en dehors de la famille salmonoïde, il faut admettre que la pisciculture en est encore dans un grand degré à la période des expériences. Pour me servir de la phrase du professeur Huxley, nous sommes encore à la recher-

che de méthodes scientifiques certaines, et la culture de nos eaux prolifiques est aussi importante que la culture et le développement de nos terres. Je me propose dans un rapport futur de traiter à fond la question sans cesse débattue de "Frai nouvellement éclos *vs* digitales"; mais je ne puis m'empêcher de parler des très judicieuses et savantes observations de M. Herschell Whitaker, un des pisciculteurs les plus zélés et les mieux renseignés du continent. Dans un rapport du commissaire des pêcheries de l'Etat du Michigan, il y a huit ans, M. Whitaker s'exprime comme suit :—

"Tous les pisciculteurs qui essaient de maintenir un stock de poissons reproducteurs par l'élevage d'une certaine quantité de frai chaque année savent la grande mortalité qui survient à l'époque ou le jeune poisson a finalement absorbé son sac à nourriture, et est prêt à prendre la nourriture que peut lui fournir la nature. A cette époque, lorsqu'il se lance à la recherche de cette nourriture naturelle, s'il ne la trouve pas, il est obligé de prendre la nourriture artificielle qu'on lui a préparée, et la difficulté qu'il a à l'adopter à son estomac cause une mortalité qui varie de 50 à 75 pour 100. Si on donnait à la jeune truite à cette période de son existence la liberté d'aller à la recherche de sa nourriture naturelle, cette mortalité serait grandement réduite. Il y a des cours d'eau bien connus dans le Michigan dans lesquels on a placé guère plus de cinq cents alevins qui en trois ans ont donné de bons résultats, et aujourd'hui fournissent une bonne pêche sans qu'il soit nécessaire de les repeupler.

Il a paru dans un journal quotidien du Détroit dans ce mois-ci une entrevue avec un particulier éminent qui a dit: "Je crois, et j'ai toujours prétendu a l'encontre d'une forte opposition que 100,000 alevins d'un an avaient plus de chance de vivre et grandir que 5,000,000 d'œufs. Faisant la part de l'enthousiasme de celui qui se laissait interviewer et de la prédisposition naturelle d'un chacun à défendre ses théories favorites, voyons où les chiffres nous conduisent :—

"Commençons avec 5,000,000 d'œufs et disons que vingt-cinq pour cent périssent la première année, dix pour cent la deuxième et cinq pour cent la troisième. A la fin de la deuxième année, après avoir déduit le vingt-cinq pour cent de pertes, et estimé que le nombre restant se composait d'un tiers de femelles qui pondraient une moyenne de deux cent cinquante œufs chaque, on aurait une addition au stock de 281,250,000. Estimant qu'il y aurait encore une perte de 75 pour 100 sur ce nombre, il reste 70,312,500 poissons, et à la fin de la troisième année nous aurions 1,068,750 femelles pondant une moyenne de 450 œufs chacune, soit un total de 480,937,375. Si l'on déduit 75 pour 100 de ce montant pour les pertes, il reste 120,234,375, ce qui, ajouté à la première mise, dont on déduit pour les pertes vingt-cinq, dix et cinq pour cent pour les trois années, donne comme résultat pour les 5,000,000 d'œufs, un total de 193,753,125.

"Maintenant prenons les 100,000 truites d'un an. A la fin de la première année nous déduisons dix pour cent pour la mortalité, ce qui laisse 90,000 poissons. De ce nombre un tiers étant des femelles, nous aurions 30,000 poissons reproducteurs qui pondraient une moyenne de 250 œufs chaque. Ceci nous donnerait 7,500,000, et après avoir déduit 75 pour 100 pour la mortalité nous restons avec 1,875,000. A la fin de la deuxième année, après déduction faite de cinq pour cent parmi le poisson adulte, 85,500. Un tiers de ces poissons étant des femelles qui donneront une moyenne de 900 œufs chacune, nous aurons un total de 24,367,500. De ce chiffre déduisons 75 pour 100 pour les pertes, et nous restons avec 6,091,875.

"A la fin de la troisième année nous devons aussi prendre en considération que le frai éclos du poisson éclos à la fin de la première année, lequel frai sera à son tour arrivé à l'âge de pondre. Ce chiffre sera d'environ 1,875,000. De ce chiffre déduisons 75 pour 100 pour la mortalité et nous avons 1,406,250. Un tiers de ce chiffre étant des femelles pondant 250 œufs chacune, nous obtenons un total de 117,187,500, dont nous déduisons 75 pour 100 pour les pertes, ce qui laisse 29,296,875. Tous ces chiffres ajoutés ensemble donnent comme résultat final de la plantation de 100,000 truites d'un an à la fin d'une période de trois ans un total de 40,551,225 poissons, contre 193,753,125 comme résultat des 5,000,000 d'œufs.

"Considérant conséquemment les résultats de la propagation au moyen du frai, à laquelle nous devons pratiquement tous les résultats que nous avons obtenus, nous

devons assumer que notre entreprise a très bien réussi, et lorsque nous considérons avec quel bon marché elle est conduite, on ne peut nier le succès de la culture du frai."

Une étude approfondie de toute la question comme expert m'a convaincu que la culture du frai telle qu'elle est faite dans les piscifactures du Canada non seulement a donné des résultats substantiels, mais des résultats qui ne pourraient être égalés par aucune autre méthode. Les limites de ce rapport m'empêchent d'énumérer les raisons sur lesquelles je fonde mon opinion; mais je pourrais citer longuement des autorités en la matière, affirmant toutes que la plantation du frai rapporte des bénéfices incontestables. Le passage suivant d'une lettre que j'ai reçue récemment d'un pêcheur de longue expérience de l'est d'Ontario peut être cité comme preuve :—

"La bonne pêche que nous avons faite ici la saison dernière m'a fermement convaincu que l'augmentation graduelle de la truite dans notre lac, pendant les dix dernières années, est le fruit du frai qui nous est envoyé de la piscifacture d'Ottawa. Nous espérons en recevoir, le printemps prochain, une plus grande quantité.

"Nous voudrions que la saison défendue pour la truite saumonée fut changée, qu'elle commencerait par exemple le 15 octobre au lieu du 1er novembre. Cette année le poisson avait fini de frayer avant le 28 octobre.

"Dans les autres pays qui l'ont adopté, le système canadien a très bien réussi. Ainsi, j'ai remarqué dans le rapport des Pêches d'Irlande, il y a cinq ou six ans, que M. McLure, écrivant sur la reproduction artificielle du saumon dans la rivière Blackwater, disait que la plantation du frai six, sept ou huit semaines après l'éclosion, avait eu indubitablement de bons résultats. Il écrivait le 16 février 1895 :—

"Dans la Kerry Blackwater nous avons déposé cette année 100,000 œufs et espérons en obtenir 90,000 alevins que nous distribuerons dans les cours d'eau et tributaires de la rivière principale. Depuis plusieurs années nous faisons éclore à peu près la même quantité avec de très bons résultats. Nous avons toujours attendu que le poisson eut environ deux mois pour le transplanter dans les cours d'eau plus petits.

"La rivière abonde de saumon cette année, le propriétaire dépense environ cinq louis par semaine pour payer des huissiers et gardiens pendant la saison de frai, alors que les braconniers détruisent si facilement le saumon.

"La propagation artificielle sur le plan économique est dans mon opinion un des meilleurs moyens de propager le saumon en Irlande.

"Je crois que les inspecteurs des pêches en Irlande, qui sont des hommes compétents, seraient dans une meilleure position pour aider aux pêches de saumon s'ils avaient un fonds à leur disposition pour encourager sa propagation artificielle."

Si l'on garde le frai plus que six ou sept semaines, il faut avoir recours à des moyens artificiels pour le nourrir. A la piscifacture de Ristigouche, M. Alexander Mowat a obtenu la permission de retenir et d'élever 14,000 alevins de saumons de mer jusqu'à l'âge de six mois, et plusieurs avaient alors à cet âge près de trois pouces de longueur. Cet officier parle de cet heureux essai dans son rapport, mais comme je l'ai déjà dit je me propose de réserver pour une autre occasion mes observations sur cette question discutée : "L'élevage des alevins est-il décidément un avantage ?"

Pendant la saison de 1898-99 le chiffre total de frai éclos dans toutes les piscifactures en opération s'est élevé à 222,350,000, une augmentation considérable sur l'année précédente.

Il est possible de démontrer au delà de tout doute raisonnable que le repeuplement des eaux avec du frai éclos artificiellement a complètement réussi dans les eaux réservées où les résultats pouvaient être observés et suivis. Le ministère a une liste de plusieurs eaux réservées où l'on pourrait obtenir une preuve convaincante des bons résultats obtenus. Dans nos grandes réserves à saumon ces bénéfices, bien que démontrés d'une façon moins convaincante, sont presque universellement admis par les pêcheurs à la ligne et aux rets, et les résidants sur ces rivières verraient avec alarme le ministre arrêter complètement les opérations de pisciculture. Il faut admettre cependant qu'il est beaucoup moins difficile de constater les résultats de la culture artificielle du poisson blanc dans les grands lacs. Des millions et des millions d'œufs ont été placés dans les plus importantes de nos eaux intérieures du Canada,

mais les opinions sont des plus opposées quant aux résultats. Dans une mer intérieure aussi vaste que le lac Erié, on a souvent mis en doute les résultats. Ces eaux autrefois prolifiques ont été presque dépeuplées de poisson blanc, et les pêcheurs tant canadiens qu'américains en sont venus à considérer le lac Erié comme habité seulement par le hareng de lac ou petit poisson blanc.

A la surprise des plus vieux pêcheurs, on a vu pendant les deux dernières années un retour soudain et étonnant de l'abondance d'autrefois, et dans l'automne de 1889 la piscifacture canadienne aurait pu être approvisionnée aisément dix fois, tant étaient nombreux les bancs de poisson blanc venant de ce lac. Il en a été de même sur le côté américain. Le *Forest and Stream* de New-York (numéro du 16 décembre 1899), parle de ce retour extraordinaire de poisson adulte, abondant comme dans les années d'autrefois, vers les frayères de la rivière Détroit, et s'exprime en ces termes: Dans la rivière Détroit et dans la partie ouest du lac Erié le poisson blanc est venu en nombre extraordinaire. Les pêcheurs ont fait des prises énormes, et le commissaire des Etats-Unis prendra probablement 400,000,000 d'œufs de cet important poisson.

L'opinion qui prévaut, et elle est raisonnable, est que les piscifactures de poisson blanc sont responsables de cette amélioration. La pêche sur le lac et dans la rivière a certainement été poursuivie avec une vigueur persistante pendant ces dernières années, et il n'a pas été fait d'efforts spéciaux pour diminuer la pêche du poisson blanc et encourager la multiplication naturelle de l'espèce, outre la protection accordée par les lois de pêche existantes. Ces lois dans la partie canadienne des eaux des grands lacs ont été, il est vrai, d'un effet presque nul, vu l'absence totale de restrictions du côté américain, où la mise en force très relâchée des règlements existants dans les divers Etats limitrophes. Les commissaires internationaux en 1896 ont fait remarquer que les rets des Etats-Unis à l'extrémité ouest du lac Erié avaient été multipliés outre mesure, et devraient être réduits au moins de moitié. Ils ont recommandé les opérations de pisciculture comme moyen d'améliorer la propagation du poisson blanc. Ils ont dit: "Bien que nous n'ayons aucune preuve positive que la pisciculture ait donné de bons résultats dans le lac Erié, vu que le frai de poisson blanc qu'on y a implanté est de la même espèce que celui qui habite déjà ce lac, nous avons confiance que la propagation de cette espèce en à considérablement bénéficié. Comme la mesure des avantages de la pisciculture doit être le nombre de jeunes poissons que l'on implante, et comme le poisson blanc a été si dévasté, nous recommandons fortement que l'on augmente autant que possible les opérations dans ce sens. Nous ne voyons pas de nécessité de propager pour le moment aucune autre espèce que le poisson blanc, à moins que ce ne soit la variété de brochet (*wall eyed pike*) qui a déjà été l'objet de l'attention des autorités.

Le tableau suivant donne le chiffre des différentes espèces, que l'on a fait éclore et qui ont été implantées dans les différentes eaux.

DISTRIBUTION DU FRAI.

Le tableau suivant donne la qualité des différentes espèces propagées:—

Saumon (*Salmo salar*)........	7,710,000
Sockeye (saumon du Pacifique) (*Oncorhynchus nerka*)...	4,742,000
Grosse truite de lac (*Salvelinus namaycush*)...............	2,178,000
Poisson blanc de lac (*Coregonus clupeiformis*)...............	118,000,000
Homards (*Homarus americanus*)	100,000,000
	222,330,000

Le tableau suivant sera de grande utilité pour connaître le nom et la location de chaque piscifacture, les quantités de poissons blancs et œufs dans un état avancé fournis par chaque établissement, ainsi que les espèces d'œufs ou d'alevins distribués pendant la saison.

Numéro.	Nom de la piscifacture.	Nombre d'alevins distribués.	Nombre d'œufs envoyés à d'autres piscifactures	Nombre d'œufs reçus d'autres piscifactures.	Espèces de poisson.
1	Bedford, N.-E.	1,025,000	....	1,200,000	Saumon de l'Atlantique
	" "	3,000,000	....	3,000,000	Poisson blanc de lac.
2	Bay-View, N.-E.	100,000,000	....	....	Homards.
3	Sydney, N.-E.	Pas en opération.			
4	Riv. Dunk, I.P.-E.	" "			
5	Rivière St-Jean, N.-B.	950,000	....	1,200,000	Saumon de l'Atlantique
	" "	230,000	....	250,000	Grosse truite de lac.
	" "	2,800,000	....	3,000,000	Poisson blanc de lac.
6	Miramichi, N.-B.	1,605,000	300,000	250,000	Saumon de l'Atlantique
7	Ristigouche, Qué.	2,025,000	250,000	....	" "
8	Gaspé, Qué.	Pas en opération.			
9	Tadoussac, Qué.	2,125,000	....	....	" "
10	Magog, Qué.	2,950,000	....	3,000,000	Poisson blanc de lac.
	"	148,000	....	150,000	Grosse truite de lac.
11	Newcastle, Ont.	1,100,000	1,900,000	....	" "
	" "	2,950,000	....	3,000,000	Poisson blanc de lac.
12	Sandwich, Ont.	73,000,000	15,000,000	....	" "
13	Ottawa, Ont.	2,400,000	....	3,000,000	" "
	"	1,300,000	....	1,500,000	Grosse truite de lac.
14	Riv. Fraser, C.-B.	4,742,000	....	....	Saumon *Sockeye*.
15	Selkirk, Man.	20,000,000	....	....	Poisson blanc de lac.
	Total	222,350,000	17,450,000	19,550,000	

TABLEAU indiquant les endroits et les années où les diverses piscifactures ont y compris

	Année.	Ontario.			Québec.			
		Newcastle.	Sandwich.	Ottawa.	Magog.	Tadoussac.	Gaspé.	Ristigouche.
		Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.
1	1868-73.	1,070,000	....	....	....	....	....	....
2	1874....	350,000	....	.. ..	....	....	....	100,000
3	1875....	650,000	....	....	....	60,000	110,000	600,000
4	1876....	700,000	8,000,000	. .. .	....	150,000	50,000	300,000
5	1877....	1,300,000	8,000,000	....	....	1,180,000	1,051,000	600,000
6	1878....	2,605,000	20,000,000	....	....	707,000	650,000	1,015,000
7	1879....	2,602,700	12,000,000	....	....	1,250,000	1,597,000	1,470,000
8	1880....	1,923,000	13,500,000	....	....	1,155,000	730,000	1,500,000
9	1881....	3,300,000	16,000,000	....	200,000	334,000	500,000	740,000
10	1882....	4,841,000	44,000,000	....	975.000	660,000	530,000	1,400,000
11	1883....	6,053,000	72,000,000	....	250,000	995,000	520,000	300,000
12	1884....	8,800,000	37,000,000	. .. .	100,000	985,000	859,000	940,000
13	1885....	5,700,000	68,000,000	....	300,000	720,000	290,000	660,000
14	1886....	6,451,000	57,000,000	....	1,400,000	1,627,000	576,000	1,380,000
15	1887....	5,130,000	56,500,000	....	675,000	900,000	630,000	1,500,000
16	1888....	8,076,000	56,000,000	.. ..	3,475,000	850,000	800,000	1,720,000
17	1889....	5,846,500	21,000,000	....	2,800,000	1,600,000	450,000	1,280,000
18	1890....	7,736,000	52,000,000	5,732,000	2,875,000	1,700,000	806,000	2,396,000
19	1891....	7,807,500	75,000,000	7,043,000	3,050,000	1,300,000	1,000,000	1,750,000
20	1892....	4,823,500	44,500,000	4,909,000	2,400,000	624,000	965,000	1,240,000
21	1893....	9,835,000	68,000,000	6,208,000	3,600,000	2,060,000	910,000	883,000
22	1894....	6,000,000	47,000,000	4,480,000	2,035,000	1,975,000	850,000	1,080,000
23	1895....	6,000,000	73,000,000	3,210,000	3,350,000	2,060,000	675,000	2,885,000
24	1896....	5,200,000	61,000,000	3,950,000	3,400,000	2,500,000	300,000	1,250,000
25	1897....	4,200,000	72,000,000	4,100,000	4,500,000	3,272,000	1,100,000	2,100,000
26	1898....	4,325,000	71,000,000	3,020,000	3,100,000	2,200,000	....	1,135,000
27	1899....	4,050,000	73,000,000	3,700,000	3,098,000	2,125,000	....	2,025,000
	Totaux..	125,375,200	1,125,500,000	46,353,000	41,943,000	32,989,000	15,949,000	32,249,000

été établies, ainsi que le nombre d'alevins sortis de chacune d'elles, tous les ans, l'année 1899.

Nouveau-Brunswick		Nouvelle-Ecosse.			Ile du Prince-Edouard.	Colombie-Britannique.	Manitoba	Totaux.	
Miramichi	Rivière Saint-Jean	Bedford.	Sydney.	Homard'rie de Bay-View.	Rivière Dunk	Rivière Fraser.	Selkirk.		
Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	
....	....	....	....	....	....	....	....	1,070,000	1
60,000	....	....	....	....	....	....	....	510,000	2
150,000	....	....	....	....	....	....	....	1,570,000	3
60,000	....	395,000	....	....	....	....	....	9,655,000	4
320,000	....	1,000,000	....	....	....	....	....	13,451,000	5
665,000	....	1,400,000	....	....	....	....	....	27,042,000	6
1,025,000	....	1,740,000	....	....	....	....	....	21,684,700	7
805,000	170,600	730,000	....	....	500,000	....	....	21,013,000	8
770,000	50,000	680,000	....	....	375,000	....	....	22,949,000	9
640,000	588,000	850,000	315,000	....	1,060,000	....	....	55,859,000	10
925,000	72,600	800,000	659,000	....	1,210,000	....	....	83,784,600	11
795,000	811,000	1,000,000	853,000	....	1,000,000	....	....	53,143,000	12
900,000	155,000	670,000	772,000	....	1,100,000	1,800,000	....	81,067,000	13
945,000	2,181,000	960,000	1,179,000	....	400,000	2,625,000	....	76,724,000	14
900,000	2,479,000	4,230,000	1,415,000	....	500,000	4,414,000	....	79,273,000	15
1,290,000	4,142,000	4,390,000	1,559,000	....	....	5,807,000	....	88,109,000	16
850,000	3,570,000	3,850,000	2,034,000	....	....	4,419,000	....	47,700,000	17
1,022,000	3,492,000	3,860,000	1,953,000	....	....	6,640,000	....	90,213,000	18
1,503,000	3,165,000	2,550,000	1,000,000	7,000,000	....	3,603,800	....	115,772,300	19
1,310,000	2,378,000	2,620,000	690,000	63,500,000	....	6,000,000	....	135,959,500	20
975,000	3,299,000	3,180,000	....	153,600,000	....	5,764,000	....	258,314,000	21
1,010,000	4,096,000	3,805,000	288,000	160,000,000	....	7,800,000	14,500,000	254,919,000	22
1,200,000	4,060,000	3,815,000	195,000	168,200,000	....	6,390,000	19,000,000	294,040,000	23
1,430,000	4,068,000	4,225,000	243,500	100,000,000	....	10,393,000	4,500,000	202,459,500	24
1,558,000	4,155,000	5,450,000	496,000	90,000,000	....	5,928,000	....	198,859,000	25
1,557,000	3,290,000	3,000,000	....	85,000,000	....	5,850,000	9,000,000	192,477,000	26
1,605,000	3,980,000	4,025,000	....	100,000,000	....	4,742,000	20,000,000	222,350,000	27
24,270,000	50,202,200	59,225,000	13,652,500	927,300,000	6,145,000	82,175,800	67,000,000	2,650,468,200	

Je devrais ajouter à ce rapport qu'un pas nouveau a été fait pendant la dernière saison, savoir: la propagation de la fameuse truite arc-en-ciel. On en a fait l'expérience à la piscifacture de saumon de la Nouvelle-Ecosse, et il en est parlé dans le rapport des opérations de cet établissement à une page suivante. Cette propagation a été entreprise à la demande et avec la coopération de la Société de pêche et de chasse de la Nouvelle-Ecosse. Cette société a acheté à Caledonia, Etat de New-York, 25,000 œufs de truite de Californie. Le ministère des Pêcheries en a aussi acheté une quantité semblable, et les deux lots ont été transportés à la piscifacture de Bedford sous la garde d'un officier du ministère des Pêcheries. Ces œufs ont bien éclos, et la perte pendant l'incubation a été extrêmement petite. Les alevins ont été distribués dans différentes eaux des comtés d'Halifax et King, N.-E. On surveillera avec intérêt les résultats de l'introduction de ce poisson de l'ouest dans les lacs et cours d'eau de l'est du Canada. Les opinions sont divisées quant à ce que vaudra ce poisson après sa transplantation, mais il est généralement admis que cette truite égale notre meilleure truite des lacs de montagne. Ces 46,000 alevins, et ceux de truite de ruisseau éclos à la piscifacture South-Esk, N.-B., savoir: 28,000 en vertu d'un arrangement avec les autorités du Nouveau-Brunswick portent, si on les ajoute à la quantité totale de frai de poisson de commerce éclos et transplanté, le grand total à 222,-424,100, résultat très satisfaisant, vu la stricte économie que l'on a pratiquée dans la dépense et les crédits affectés à la pisciculture pendant l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD E. PRINCE,

Commissaire fédéral des Pêcheries.

ANNEXES AU RAPPORT SUR LA PISCICULTURE.

I. PISCIFACTURE DE BEDFORD, NOUVELLE-ECOSSE.

BEDFORD, 9 décembre 1899.

Au professeur E. E. PRINCE,
Commissaire fédéral des pêcheries pour le Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je désire vous soumettre mon rapport annuel des opérations à la piscifacture de Bedford pour l'année 1899.

En novembre 1898, j'ai reçu de l'étang de Carleton, N.-B., 900,000 œufs de saumon, et le 12 avril dernier 300,000 alevins demi éclos de la piscifacture de Miramichi; aussi, en mars dernier, 3,000,000 d'œufs de poisson blanc de la piscifacture de Sandwich, Ontario.

Le 4 avril dernier, agissant en vertu d'instructions du ministère, je me suis rendu à Caledonia, Etat de New-York, et j'ai acheté 25,000 œufs de la truite arc-en-ciel ou de Californie. J'ai aussi pris sous mes soins les 25,000 œufs achetés par le "Halifax Game and Fish Club", et ces deux lots ont été déposés dans les auges ici. Nous avons constaté très peu de pertes dans l'opération de l'éclosion, et nous les avons distribués dans les lacs et rivières ci-après nommés.

Frai de poisson blanc.

Lac McPherson, comté de Pictou, N.-E.	50,000
Lac Goshen, comté d'Antigonish, N.-E.	200,000
Lac Brazil, comté de Yarmouth, N.-E.	800,000
Lac du Paradis, comté d'Annapolis, N.-E.	700,000
Lac Au Law, comté d'Inverness, N.-E.	800,000
Total	3,000,000

Frai de saumon.

Rivière des Neuf-Milles, comté d'Halifax, N.-E.	50,000
Rivière Rodden, comté d'Halifax, N.-E.	50,000
Rivière Pennant, comté d'Halifax, N.-E.	75,000
Rivière Herbert, comté de Hants, N.-E.	50,000
Rivière Avon, comté de Hants, N.-E.	100,000
Rivière Meander, comté de Hants, N.-E.	100,000
Rivière Cornwallis, comté de King, N.-E.	50,000
Rivière Gaspereaux, comté de King, N.-E.	150,000
Rivière Annapolis, comté d'Annapolis, N.-E.	150,000
Rivière de l'Est, comté de Pictou, N.-E.	50,000
Rivière Caribou, comté de Pictou, N.-E.	50,000
Lac Lochabar, comté d'Antigonish, N.-E.	25,000
Rivière Vernon, I.P.-E.	75,000
Rivière Murray, I.P.-E.	25,000
Rivière au Renard, I.P.-E.	25,000
Total	1,025,000

Frai de la truite de Californie.

Lac Chocolat, comté d'Halifax	4,000
" Spruce Hill, comté d'Halifax	4,000
" Anderson, " "	3,000
" Bennett, " "	6,000
" Cranberry et lac Plat, comté d'Halifax	6,000
Ruisseau Coldbrook, comté de King	100
	23,100
Club de pêche d'Halifax	23,100
Total	46,100

Cette année j'ai gardé dans les auges environ 100 alevins de saumon et 100 alevins de truite de Californie, et je les ai nourris au foie de bœuf. La truite a très bien fait. Au mois de septembre il y en avait de trois ponces et demi de long, lorsque je les ai transplantées dans le ruisseau Coldbrook. Comme il fallait renouveler les auges, je ne pouvais garder le frai plus longtemps dans la piscifacture.

Le frai de saumon n'a pu résister à la chaleur du mois de juillet et est tout mort. La température de l'eau était alors à 74.

Je suis d'avis que nous ne pourrons réussir a élever ici du saumon, ou de la truite de ruisseau ou de mer jusqu'à l'état d'alevins ou de poisson d'un an, car l'eau devient trop chaude en été pour ces espèces, mais la truite de Californie réussira bien. Bien que cette truite soit un beau poisson à prendre, qu'elle morde bien et fasse une belle résistance, toutes qualités qui donnent des émotions aux pêcheurs à la ligne, je crois que ce serait une grande erreur que de l'introduire dans les eaux où la truite du pays abonde. Là où il y a beaucoup de nourriture, et les eaux modérément froides, la truite de Californie profitera vite et atteindra un poids de 5 à 10 livres. Elle détruira sans doute la truite du pays qui sera plus petite. La truite de Californie n'est pas un aussi beau poisson que notre truite du pays, car sa chair ne se conserve pas longtemps après sa sortie de l'eau.

En vertu d'instructions du ministère, les vieux auges qui ne tenaient plus l'eau ont été remplacés par des neufs.

L'année prochaine il sera nécessaire de couvrir en bardeau toute la couverture et peinturer tous les murs de la piscifacture, qui ont une apparence très sale et très nue.

Au mois dernier, j'ai obtenu à l'étang Carleton, N.-B. 1,000,000 d'œufs de saumon qui ont été déposés dans les auges neufs.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur.

ALFRED OGDEN.

2. PISCIFACTURE DE HOMARD DE BAY-VIEW, N.-E.

BEDFORD, N.-E., 9 décembre 1899.

Prof. E. E. PRINCE,
Commissaire des Pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de la pissifacture de homard de Bay-View pour l'année 1899.

Je suis heureux de pouvoir dire que la quantité de frai excède de vingt millions celle de l'année dernière. Cela ne provient pas d'une augmentation de la quantité d'œufs sur les anciennes frayères, mais du fait que l'on s'est appliqué à cueillir des œufs sur de nouvelles frayères, beaucoup plus loin de la piscifacture qu'auparavant, et où l'on n'avait pas encore songé à aller. Jusqu'à présent on avait habitude d'obtenir les œufs aux homarderies et de les apporter à la piscifacture dans de grands seaux que l'on tenait frais en en changeant l'eau souvent pendant le transport. Cette année j'ai adopté un plan nouveau. J'ai construit des boîtes remplies d'auges en bois avec fonds recouverts en coton ouaté. Chaque boîte contient environ trois millions d'œufs, qui, dans une température froide peuvent être transportés une longue distance en bon état de conservation. Cette méthode permet au steamer qui recueille les œufs de parcourir une plus longue distance sans perdre d'œufs et sans être retardé par les mauvais temps. Cela sauve du charbon, de l'eau et du travail, car les œufs peuvent être gardés dans ces boîtes à la piscifacture pendant plusieurs jours avant d'être placés dans les jarres. Cette année j'ai pu garder 15,000,000 d'œufs dans les boîtes avant de mettre la pompe à vapeur en opération. Sous l'ancien système il aurait fallu avoir la vapeur prête lorsque le premier million d'œufs eut été apporté à la piscifacture. Je suis arrivé à Bay-View le 16 mai, et après avoir mis la piscifacture prête à fonctionner j'ai commencé à utiliser la pompe à vapeur le 27 du même mois. Le steamer *May Queen* a commencé ses travaux le 25 mai et a été employé trente jours à recueillir les œufs et à distribuer le frai. Nous avons recueilli des œufs dans quinze homarderies entre Caribou et les îles Saddle, autour de l'île Pictou et la rive nord du Cap John. Un voyage a rapporté 12,000,000 d'œufs. Les premiers alevins ont été aperçus dans les jarres le 14 juin, la distribution en a commencé dix jours plus tard, et le 8 juillet nous avions déposé 100,000,000 de jeunes homards dans les eaux entre Caribou et l'île Pictou.

Chaque année amène de nouvelles homarderies et de nouvelles trappes sur notre côte, et il est surprenant que le homard subsiste aussi longtemps.

Presque tout le frai de la piscifacture de Bay-View a été placé dans la baie de Pictou et autour de l'île de Pictou, et je suis de l'avis des propriétaires de homarderies et pêcheurs, qui attribuent en grande partie à la piscifacture la pêche abondante faite dans cette localité.

Ainsi que j'en ai déjà fait rapport, le quai ici a besoin de réparations, et il nous faudra un nouveau réservoir à l'eau froide au printemps prochain, car le bois pourrit lorsqu'on le met en contact avec l'eau.

Sous tous autres rapports la piscifacture est en assez bon ordre, et il y aura peu à dépenser pour réparations l'été prochain.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALFRED OGDEN.

3. PISCIFACTURE DE LA RIVIERE SAINT-JEAN, N.-B.

GRAND-FALLS, N.-B., 30 décembre 1899.

Prof. EDWARD E. PRINCE,
Commissaire des Pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—Pour me conformer aux règlements du ministère et aux instructions contenues dans votre circulaire du 4 courant, j'ai l'honneur de vous soumettre le compte rendu suivant des opérations à la piscifacture dont j'ai charge.

En présentant ce rapport des opérations à la piscifacture du Rapide-des-Femmes sur la rivière St-Jean, pour l'année 1899, je désire dire que pendant l'automne 1898, ainsi qu'il en a été déjà été fait rapport, environ 1,200,000 œufs de saumon de mer sont entrés dans cette piscifacture, et au mois de mars cette année il nous est arrivé d'Ontario, à la Jonction-McAdam, sous la garde de M. William Parker, 3,000,000 d'œufs de poisson blanc et 250,000 d'œufs de truite saumonée. Je suis allé au-devant de M. Parker à la Jonction et nous avons apporté les œufs à la piscifacture. Ils étaient en assez bon état et ont donné de bons résultats pendant tout le temps de l'éclosion. Nous avons perdu beaucoup d'œufs de truite saumonée, mais à part cela les résultats sont assez bons.

DISTRIBUTION DES ALEVINS.

Alevins de poisson blanc.

Lac Harvey, comté d'York	320,000
Lac Oromocto, comté d'York	240,000
" George, comté d'York	240,000
" Yohoe, comté d'York	320,000
" Baldhead, comté d'York	240,000
" Foster, comté de Charlotte	240,000
" Washademoac, comté de Queen	320,000
Grand Lac, comté de Queen	320,000
Etang de Bolieu, comté de Victoria	240,000
Etang à la piscifacture, comté de Victoria	320,000
	2,800,000

DISTRIBUTION DE LA TRUITE SAUMONÉE.

Lac Témiscouata, comté de Temiscouata	30,000
" Shogomoc, comté d'York	30,000
" Dumphy, comté d'York	20,000
" Magaguadavic, comté d'York	30,000
Rivière Petitcodiac, comté d'Albert	40.000
Lac Long, comté de Victoria	30,000
Rivière Saint-Jean, à la piscifacture	50,000
	230,000

Distribution des alevins de saumon.

Rivière Ste-Croix, comté de Charlotte........	200,000
Loch Alva, comté de Queen........................	80,000
Lac Skiff, comté d'York..	160,000
Rivière au Saumon, comté de Victoria......................	80,000
" Tobique, comté de Victoria.........	80,000
" Saint-Jean, comté de Victoria	350,000
	950,000

RÉCAPITULATION.

Alevins de poisson blanc.............	2,800,000
" truite saumonée..	230,000
" saumon de mer..........	950,000
Total d'alevins distribués	3,980,000

Je dois dire ici que dans deux cas le frai de truite saumonée a été planté dans des endroits pour lesquels on ne le destinait pas lorsqu'il a quitté la piscifacture. C'est ainsi que le frai destiné au lac des Grandes-Fourches, P.Q., et la Livingstone, comté d'Albert, N.-B., a été placé dans le lac Témiscouata et la rivière Petitcodiac, afin de le sauver d'une perte complète. C'est un grand risque que d'entreprendre le transport du frai sur une distance de plus de cent cinquante milles, surtout quand il s'agit de frai de truite saumonée. Ceux qui demandent du frai ne paraissent pas avoir la moindre idée du risque qu'il y a à transporter du frai lorsqu'il n'est possible d'avoir un renouvellement d'eau froide et pure qu'à de longs intervalles. Il y en a qui semblent croire que ce sont des poissons marinés qu'ils nous demandent de leur envoyer. Je crois que l'on devrait donner aux officiers en charge des piscifactures quelque pouvoir discrétionnaire quant à ce qui regarde la distance à parcourir, la quantité de l'eau, ou le genre d'étang où l'on veut placer le frai. De temps à autre nous rencontrons un étant artificiel de très petites dimensions, n'ayant tout au plus que deux ou trois pieds d'eau, et même dans quelques cas pas suffisamment d'eau pour qu'elle ne gèle pas d'une part à l'autre dans un hiver froid ; et d'autres qui veulent peupler de poisson quelque viel étang, n'ayant qu'une eau stagnante, corrompue, bonne tout au plus pour permettre à la carpe allemande de vivre.

COLLECTION DES ŒUFS.

Mon homme et moi sommes arrivés dans la nuit du 24 octobre dernier à St-John West; tous mes agrès y étaient rendus depuis qnelques temps. Comme d'ordinaire, lorsque je suis allé à l'étang j'ai trouvé que M. O'Brien avait tenu tout prêt pour commencer les travaux. Le bateau, les pontons, la seine et les hommes, rien n'avait été oublié et tout était de première qualité. Le jeudi, 26, j'ai fait mettre un peu de saumon dans les réservoirs d'eau fraîche, et dans l'après-midi j'ai commencé à dépouiller le poisson de ses œufs. Je n'eus pas passé deux ou trois saumons que je constatai qu'ils n'étaient pas encore suffisamment arrivés à maturité, et je décidai de remettre la partie au lundi suivant. Le 30, M. Sheasgreen étant arrivé, nous avons commencé à dépouiller le poisson de ses œufs,et nous avons continué la besogne jusqu'au 9 novembre. Comme M. Sheagreen avait quelques affaires à régler à Frédéricton, je demeurai seul le dernier jour. Le nombre total de saumons qui nous ont passé par les mains, d'après mon compte, a été de 722, dont 429 femelles et 293 mâles, donnant environ 2,515,000 œufs, dont environ la moitié a été expédiée à la piscifacture de Bedford, et environ 1,345,000 à ma piscifacture. Ces chiffres ne sont qu'approximatifs.

RÉPARATIONS AU TUYAU SOUTERRAIN.

Au commencement du printemps de la présente année, l'eau a débordé au Rapide des Femmes et a inondé l'emplacement de l'aqueduc juste en haut de l'endroit où le

chemin de fer du Pacifique prend son eau pour son réservoir. Le quai de l'aqueduc, qui était de construction très inférieure, a été emporté par l'eau et entraîné dans un champ en amont de la piscifacture; le sol de ce champ étant sablonneux fut bientôt lavé, et un chenal s'y forma d'environ trente pieds de large et six pieds de profondeur. Dans sa course l'eau de ce chenal a enlevé environ cinquante-deux pieds du tuyau souterrain qui fournit l'eau à la piscifacture. Il fut absolument nécessaire alors de remplir cette excavation avec des branches, de la terre et du gravier à une épaisseur suffisante pour empêcher la gelée d'atteindre le tuyau. C'était un ouvrage assez considérable et qui a coûté près de quatre-vingt piastres, y compris les réparations à l'aqueduc; mais j'ai confiance que l'ouvrage est bien fait et que la gelée n'est pas à craindre pour d'ici à longtemps. Présentement nous avons suffisamment d'eau dans la piscifacture et tous les autres appareils fonctionnent bien. Les auges sont tous remplis d'œufs de saumon. Je demande donc respectueusement que l'on n'envoie pas d'œufs de truite saumonée ici cet hiver, car nous n'avons pas de place pour les mettre. Je pourrai recevoir cependant la quantité ordinaire d'œufs de poisson blanc, car ces œufs ne nuisent pas et ne viennent pas en contact avec les auges contenant les œufs de saumon.

Je désire attirer votre attention sur une autre question. L'écluse principale du ruisseau est maintenant parfaitement étanche et environ un pied plus haut que la vieille. Conséquemment, à l'eau basse, elle envoie dans l'aqueduc la plus grande partie de l'eau du ruisseau, mais dans les eaux hautes il y a danger de débordement et d'inondation. Afin de prévenir le retour des dégâts du printemps dernier, je proposerais qu'une petite porte fut pratiquée dans l'écluse afin de régulariser l'écoulement de l'eau suivant les circonstances. Je crois que le tout ne coûterait pas plus de dix piastres, et cette porte empêcherait des dommages qui serait beaucoup plus coûteux. Nous avons grand besoin de trois échelles neuves pour la piscifacture, une partant de terre jusqu'au bord du toit, et les deux autres sur le toit, une pour chaque cheminée.

Tout fonctionne bien maintenant ici, nous avons de l'eau en abondance et beaucoup d'œufs. La piscifacture est sur un site beau et convenable, sur les rives de la noble rivière Saint-Jean, et distante d'environ trente pieds du chemin de fer du Pacifique.

Le tout respectueusement soumis.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHARLES McCLUSKEY,
Directeur.

4. PISCIFACTURE DE MIRAMICHI, N.-B.

SOUTH-ESK, N.-B., 14 décembre 1899.

Professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des Pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport des opérations de culture du saumon à cette piscifacture pendant la saison 1899.

Ainsi que je l'ai dit dans mon rapport pour l'année 1898, 1,730,000 œufs de saumon ont été placés dans cette piscifacture pendant la dernière partie du mois d'octobre de cette année. Pour me conformer aux instructions que j'ai reçues du ministère des Pêcheries, j'ai envoyé, au mois de mars, 300,000 de ces œufs à la piscifacture de Bedford, N.-E., ce qui laissait ici une balance de 1,430,000. Plus tard nous avons reçu 250,000 œufs de la piscifacture de Restigouche, et nous les avons déposés en bon état dans les auges, ce qui faisait un total de 1,680,000 œufs dans l'établissement.

M. R. H. Armstrong, de New-Castle, N.-B., gérant du club de pêche et de chasse de Miramichi, a fait la demande de 250,000 œufs venant de la piscifacture de Ristigouche. M. Armstrong aurait désiré avoir, pour déposer dans le cours d'eau assigné à son club, une plus grande quantité de frai de saumon que celle que nous pouvons lui fournir, et c'est ce qui a nécessité sa demande à la piscifacture de Ristigouche. La perte d'œufs, depuis le temps de leur collection jusqu'à celui de leur distribution, s'est élevée à 75,000, ce qui laissait une balance de 1,605,000 œufs que nous avons distribués dans les cours d'eau suivants :—

Nom de la rivière.	Frai de la rivière Miramichi.	Frai de la rivière Ristigouche.
Rivière Miramichi, nord-ouest et tributaires	450,000	200,000
Rivière Miramichi, sud-ouest, branche principale et tributaires	250,000	
Rivière Miramichi, Petite sud-ouest et tributaires	400,000	50,000
Rivière Sevogle	170,000	
Rivière Renous	75,000	
Ruisseau de Stewart	10,000	
Totaux	1,355,000	250,000

Ce frai était en parfait état de santé lorsqu'il a été déposé dans ces cours d'eau, et comme les années précédentes nous avons choisi les meilleurs endroits et les points les plus avancés possibles dans les rivières. Nous avons commencé ce travail le 6 juin et l'avons complété le 27 du même mois. Dans l'automne 1898, j'ai pu me procurer 28,000 œufs de truite, obtenus de poisson pris dans la rivière Bartibogne par le commissaire provincial des pêcheries. Les œufs ont bien éclos et sans trop de pertes, et le commissaire a déposé le frai en petits lots dans les cours d'eau se déversant dans les rivières Saint-Jean et Miramichi. Il fait rapport que les opérations ont eu un succès complet.

RÉPARATIONS.

Pendant le mois de juillet on nous a accordé $140 pour la réparation des différents appareils de la piscifacture. Une nouvelle glissoire et une porte ont été construites a l'écluse de l'étang, et plusieurs autres réparations ont été faites à l'édifice.

Deux nouveaux pontons pour le transport du poisson reproducteur ont été construits et les vieux ont été réparés. Les parties du plancher que l'humidité avait fait pourrir ont été réparées et de nouveaux tuyaux pour l'écoulement du surplus de l'eau des auges ont été posés. La devanture de l'édifice a aussi été remise à neuf. L'étang a été creusé et les sédiments qui s'y étaient accumulés pendant l'inondation du printemps ont été enlevés, afin d'avoir un fond de gravier net. Les auges ont aussi été vernis et tous les appareils mis en bon état. On a eu beaucoup de difficultés à réparer les tuyaux amenant l'eau de l'écluse à la piscifacture, et vu ces difficultés les frais ont dépassé de $25 la somme demandée, mais cette dépense extra a été bien payée par l'excellente alimentation d'eau que nous avons obtenue. L'année prochaine, il sera nécessaire de remplacer par des neufs plusieurs des auges actuels, dont le fond est pourri et qui coulent. Le réservoir aura aussi besoin de quelques réparations, mais cet ouvrage ne nécessitera pas une très forte dépense.

CAPTURE DU POISSON REPRODUCTEUR.

Le 13 septembre j'ai reçu par télégraphe instruction du ministère d'avoir à me procurer du poisson reproducteur de la même manière qu'on avait coutume de le faire les années précédentes. C'était environ dix jours plus tard que le temps où l'on avait habitude de commencer ce travail. Après avoir réparé la seine et les rets, les pêcheurs, qui étaient sous la direction de mon aide, ont commencé immédiatement à seiner les étangs plus haut que la tête de marée de la Miramichi nord-ouest. Beaucoup de poissons s'étaient réfugiés dans ces étangs pendant les mois de juillet et août, et l'on

put s'y procurer tout le poisson nécessaire ; on en a pris aussi au rets sur la Petite Miramichi, branche sud-ouest. Nous avons pris le premier poisson le 25 septembre, et depuis cette date jusqu'à ce que l'ouvrage fut complété le 24 octobre, nous avons pris en tout 378 poissons, dont 81 dans les rets sur la Petite Miramichi, et les 297 autres à la seine dans la Miramichi nord-ouest. Le chiffre se subdivisait en 247 femelles et 141 mâles. Le coût total a été de $501.22, ce qui fait une moyenne de $1.33 par poisson. Mon aide dit que les étangs grouillaient littéralement de poisson lorsqu'il commença à seiner; quelquefois il a remis en liberté jusqu'à 200 saumoneaux. Si l'on tient compte du fait que l'on a semé quatre milles seulement de l'une des branches de cette rivière, et que l'on a pris près de 300 saumons, cela donne une petite idée de la quantité énorme de poisson que doivent contenir les eaux de la Miramichi. La montée du saumon au mois d'octobre dernier a aussi été très abondante, mais nous avons fait notre provision avant que le saumon eut atteint les champs situés en amont de la tête de la marée, car l'eau a été très basse tout l'été.

Collection des œufs.

Le 17 octobre nous avons commencé à séparer le poisson dans l'étang de la manufacture. Il était en très bon état. Plusieurs poissons étaient mûrs pour le dépouillement à cette date ; on n'avait jamais vu le poisson aussi avancé que cela auparavant dans cette rivière. Le collection des œufs s'est continuée jusqu'au 28 octobre, date à laquelle il y avait encore dans l'étang 47 femelles pas encore prêtes à être dépouillées de leurs œufs. L'aide ayant reçu ordre de se rendre à Saint-Jean pour aider à la collection du frai à l'étang Carleton, ces poissons ont été laissés dans l'étang. On les trouva plus tard en l'état voulu pour la manipulation, et la collection des œufs fut complétée le 13 novembre. Le nombre total d'œufs obtenus a été de 1,715,000. Si le ministère juge à propos de transférer de ce poisson à une autre piscifacture qui n'a pas tout son nombre, on pourra disposer ici de 300,000, et en avoir autant qu'il sera prudent de garder si l'on ne nous donne pas plus d'espace. Le commissaire provincial n'a pas pris de truite pour la reproduction cette année, ce qui désappointe beaucoup de gens dans toutes les parties de la province qui avaient demandé de petites quantités de ces œufs. Je crois qu'il serait sage pour le ministère de permettre la capture d'une certaine quantité de ce poisson l'année prochaine et d'en déposer les œufs dans notre piscifacture. La dépense serait minime; elle ne gonflerait guère le budget ordinaire, et l'éclosion de la truite et du saumon se poursuit avec succès en même temps. En terminant ce rapport je dois dire que la pêche au saumon a été très satisfaisante dans cette rivière l'été dernier, les pêcheurs aux rets ayant pris plus de poisson que les années précédentes. Dans quelques cas les pêcheurs à la ligne n'ont pas aussi bien réussi que les années passées, mais l'on a attribué cela au fait que l'eau a été très basse au commencement de l'été. Les pêcheurs qui sont venus plus tard dans l'été ont fait de bonnes prises, et en somme la pêche du saumon a considérablement dépassé celle des deux années précédentes. Les rapports que j'ai reçus tant des pêcheurs à la ligne que des commerçants de poisson au sujet des résultats des opérations à cette piscifacture sont très satisfaisants, et l'on a des preuves abondantes que la quantité considérable de frai sorti d'ici est le facteur principal dans le peuplement de notre rivière, dans laquelle on pêche le saumon de plus en plus grande abondance tous les ans. L'été dernier la prise a été très abondante, et je conseillerais aux autorités de donner instructions aux gardes-pêche de donner à ce jeune saumon toute la protection possible dans nos eaux intérieures, car sur eux repose le sort de ce poisson dans l'avenir. L'importance de la pêche au saumon ne doit pas être oubliée, et nous ne négligerons aucun effort pour augmenter la valeur de notre piscifacture en tenant les cours d'eau bien approvisionnés de frai vigoureux et plein de santé. Les œufs cette année sont en très bonne condition, et un autre approvisionnement considérable est assuré pour l'année prochaine.

Le tout humblement soumis.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

ISAAC SHEASGREEN.

5. PISCIFACTURE DE RISTIGOUCHE, QUEBEC.

PISCIFACTURE DE RISTIGOUCHE, 1er décembre 1899.

Au professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des Pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant des opérations de la piscifacture de Ristigouche pour l'année écoulée.

Ainsi qu'il a été dit dans un rapport précédent, 2,500,000 œufs fertilisés ont été déposés dans les auges à Dee-Side dans l'automne de 1898, dont nous avons eu 2,275,000 alevins. Ces alevins ont été distribués dans les endroits et cours d'eau suivants :—

15–20 juin, rivière Kedgwick, 55 milles de la piscifacture	400,000
21–27 " , Ristigouche principale, entre la piscifacture et Cross Point	810,000
27–30 " , rivière Upsalquitch, en amont des chutes, 20 milles de la piscifacture	400,000
1–7 juil., rivière Metapédiac	400,000
7 " , lac Parker, au sud de Campbellton	5,000
3 mai, œufs éclos envoyés à la piscifacture de Miramichi	250,000
7 juil., conservés dans les réservoirs à la piscifacture	10,000
Total	2,275,000

Le frai a été expédié à sa destination dans des paniers flottants et a été distribué en excellent état dans de l'eau suffisamment profonde, couvrant une grande étendue des frayères naturelles des rivières. Ce mode de distribution est des plus parfaits. Les paniers contiennent de 300,000 à 400,000 alevins, et on les remorque sur une distance de quinze à vingt milles par jour ; ils sont arrangés de telle façon que le frai puisse en sortir d'une façon régulière et constante pendant qu'on les fait ainsi remonter et descendre la rivière. On ne choisit que les meilleurs endroits de la rivière pour déposer le frai.

M. Pritchard, propriétaire du lac Parker, dans lequel on a déposé 5,000 alevins, dit qu'il a vu plusieurs de ces petits poissons très actifs et très en santé huit jours après qu'ils furent déposés. Nous avons réussi déjà à obtenir dans ce lac des poissons de 2½ livres.

Notre expérience au sujet des 10,000 alevins que nous avons gardés à la piscifacture dans des réservoirs au grand air jusqu'à ce qu'ils eussent six mois, a très bien réussi. Plusieurs de ces petits poissons avaient déjà trois pouces de longueur à l'automne lorsque nous leur avons donné la liberté. La nourriture des alevins consiste en foies pulvérisés et en poisson cru ; le poisson n'est utilisé que comme nourriture fluide, et les foies sont réduits en poudre. Il faut porter une grande attention et de soin à nourrir le frai et à enlever des réservoirs toute matière morte et gâtée. J'ai confiance depuis l'expérience faite l'été dernier à Dee Side, que l'on peut nourrir et faire vivre pendant au moins six mois de grandes quantités d'alevins avant de les libérer

LES RETS À LA TÊTE DE MARÉE.

L'étang collecteur a été mis en état aussi à bonne heure que possible au printemps, et les deux rets ont été en opération, l'un le 1er juin, l'autre le 10. Ci-suit le tableau détaillé de la pêche tenu dans les deux journaux pour 1898 et 1899:—

Date.	Station de l'île Murray, 1899.	Station du creek Pitts, 1899.	Station de l'île Murray, 1898.	Station du creek Pitts, 1898.
1er juin...	7	....	10	....
2 " ...	Nulle.	....	8	....
3 " ...	6	....	15	....
4 " ...	Nulle.	....	16	....
5 " ...	Nulle.	....	Nulle.	....
6 " ...	3	....	Nulle.	....
7 " ...	4	....	20	....
8 " ...	3	....	8	....
9 " ...	3	....	16	....
10 " ...	Nulle.	1	7	7
11 " ...	Nulle.	Nulle.	25	5
12 " ...	Nulle.	Nulle.	Nulle.	Nulle.
13 " ...	Nulle.	2	Nulle.	Nulle.
14 " ...	4	Nulle.	Nulle.	2
15 " ...	8	4	Nulle.	15
16 " ...	19	Nulle.	Nulle.	3
17 " ...	4	5	34	Nulle.
18 " ...	Nulle.	Nulle.	17	5
19 " ...	Nulle.	Nulle.	Nulle.	Nulle.
20 " ...	6	7	Nulle.	Nulle.
21 " ...	11	2	15	3
22 " ...	6	8	Nulle.	Nulle.
23 " ...	7	Nulle.	8	3
24 " ...	10	5	4	Nulle.
25 " ...	Nulle.	Nulle.	2	1
26 " ...	Nulle.	Nulle.	Nulle.	Nulle.
27 " ...	6	5	Nulle.	Nulle.
28 " ...	4	9	Nulle.	4
29 " ...	5	Nulle.	6	6
30 " ...	19	8	9	4
1er juil. ..	Nulle.	Nulle.	4	3
2 " ...	Nulle.	Nulle.	Nulle.	5
3 " ...	Nulle.	Nulle.	Nulle.	4
4 " ...	5	1	Nulle.	Nulle.
5 " ...	Nulle.	3	Nulle.	Nulle.
6 " ...	4	Nulle.	4	Nulle.
7 " ...	5	3	Nulle.	Nulle.
8 " ...	5	3	5	1
9 " ...	2	Nulel.	6	Nulle.
10 " ...	Nulle.	Nulle.	Nulle.	Nulle.
11 " ...	Nulle.	2	Nulle.	Nulle.
12 " ...	6	Nulle.	2	3
13 " ...	Nulle.	Nulle.	Nulle.	Nulle.
14 " ...	Nulle.	Nulle.	Nulle.	Nulle.
15 " ...	4	3	1	Nulle.
16 " ...	1	Nulle.	....	3
17 " ...	Nulle.	Nulle.	....	....
18 " ...	Nulle.	Nulle.	....	....
19 " ...	2	Nulle.	....	....
20 " ...	2	2	....	....
21 " ...	3	....	....	....
22 " ...	1	....	....	....
23 " ...	3	....	....	....
	178	73	242	77

Par ce tableau on voit que le nombre de poissons reproducteurs pour 1899 a été de 251. La manipulation du poisson a commencé le 18 octobre et s'est continuée jusqu'au 1er novembre. On a opéré sur 137 femelles et 114 mâles, et le produit a été de 1,500,000 œufs. Ces œufs ont été déposés avec précaution dans les auges et envoyés à Flatlands, où ils ont été déposés en quelques jours dans la nouvelle pisci-

facture qu'on y construit. Les œufs dans le moment présent paraissent en très bon état; on les conserve avec soin dans de la mousse et de la toile tenues humides et à une température de 33 degrés Farenheit. L'embryon est maintenant très visible, et tout indique une éclosion très heureuse.

LA NOUVELLE PISCIFACTURE.

L'incendie de la piscifacture Dee Side, le 6 août dernier, est très regrettable, d'autant plus qu'il est bien connu qu'il est le fait d'un incendiaire. Presque tout le matériel de pêche et autre était dans l'édifice à l'époque de l'incendie et a été détruit. Il en résulte que la reconstruction de la nouvelle piscifacture va coûter beaucoup d'argent qu'il n'aurait pas été nécessaire de dépenser si la piscifacture Dee Side n'avait pas brûlé.

La nouvelle piscifacture est située à Flat Lands, N.-B., environ vingt milles plus bas sur la rivière que le site de l'ancienne piscifacture à Dee Side.

Le choix de l'emplacement actuel a été très sage, car il offre toutes les facilités désirables pour le transport des œufs et du frai, tant par chemin de fer que par eau; il est à proximité de l'étang collecteur à la tête de marée, et on pourra en faire l'inspection en tout temps. On a déjà construit une écluse de 115 pieds de longueur sur 10 pieds de hauteur sur un ruisseau magnifique que l'on utilisera comme réservoir et approvisionnement d'eau. L'étang en gravier qui lui est attaché peut être utilisé pour y garder la truite de mer et le jeune saumon jusqu'à l'âge de trois ans. On peut aussi y garder l'éperlan dont on se sert comme nourriture pour le saumon. Cette nouvelle piscifacture sera la plus complète qu'il y aura en Canada et offrira toutes les facilités pour faire éclore et élever de grandes quantités de frai de saumon et de truite. Si elle est judicieusement conduite, elle sera certainement d'un grand secours pour maintenir et régulariser la propagation du poisson dans cette localité. L'édifice ne sera pas entièrement terminé avant le printemps prochain, mais tous les arrangements nécessaires pour la réception et l'éclosion des œufs seront bientôt complétés, et avec votre permission, c'est mon intention de placer dans une partie de la chambre d'éclosion des réservoirs en fer galvanisé dans lesquels on pourra garder et nourrir le frai pendant six mois.

REMARQUES GÉNÉRALES.

Vous remarquerez dans le tableau comparant la quantité de poisson prise en 1898 et 1899 que les rets ont pris 50 pour 100 de poisson de plus en 1898; cette différence ne peut pas être attribuée tant à la rareté du poisson qu'à ses causes naturelles. Le premier banc de saumon est passé dans la rivière de bonne heure en mai, et a évité les rets et les pêcheurs à la ligne, et lorsque le gros du poisson est entré dans la rivière, l'eau était devenue si claire, les rets si mêlés, que le poisson ne put être pris.

Je donnerai quelques exemples de pêches faites par des pêcheurs à la ligne en juillet, que je crois être authentiques, et qui donnent la meilleure preuve qu'il y a du poisson dans la rivière.

Trois lignes au Camp Harmony ont pris vingt-quatre saumons et vingt saumoneaux en une semaine. Les locataires de la rivière Upsalquitch ont tué environ quatre-vingts poissons en huit jours. Les eaux de M. Dawson ont donné entre quarante et cinquante poissons, et les eaux de M. H. B. Holland en ont donné quatre-vingt ou quatre-vingt-dix. J'ai entendu dire qu'un pêcheur à Kedgwick avait pris dix-neuf saumoneaux en quelques jours. On m'a rapporté aussi que deux amateurs avaient pris vingt-deux saumons à Patapédia pendant les trois derniers jours de la saison de pêche; ceci est une pêche remarquable, car il est souvent difficile d'induire le saumon à sauter à la mouche si tard dans la saison, et c'est la meilleure preuve que le saumon était très abondant. J'ai conversé avec plusieurs gardiens et bateliers, et tous ont été unanimes à dire que le saumon n'avait jamais été aussi abondant sur les frayères que cette année. Dans mes trente années d'expérience je n'ai jamais vu le saumoneau entrer dans les rivières si à

bonne heure et en si grande abondance que cette saison. C'est là une des meilleures preuves du bon état sanitaire de la rivière, ce qui naturellement devra amener de grandes quantités de saumon adulte dans les rivières en 1900 ou 1901. J'ai entendu dire qu'il se faisait beaucoup de pêche illégale à la tête des rivières. Le garde-pêche provincial à Kedgwick à saisi des cartouches de dynamite dont des braconniers du comté de Madawaska avaient intention de se servir pour tuer le poisson. La rivière Upsalquitch n'est pas suffisamment gardée par les locataires. On m'a dit que l'on y avait pris de grandes quantités de saumons en quelques heures.

Il serait très utile d'avoir pour travailler conjointement avec les gardes-pêche provinciaux et de clubs, un officier capable nommé par votre ministère, avec pouvoir de faire la patrouille de tout le district, qui s'étend depuis Dalhousie jusqu'à la tête des différentes rivières, et de faire observer strictement la loi. Ce serait certainement le meilleur moyen de conserver l'un des poissons les plus beaux du monde.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER MOWAT.

6. PISCIFACTURE DE TADOUSAC, QUÉBEC.

TADOUSAC, QUÉ., 1899.

M. le professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des Pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel des opérations de la piscifacture de Tadousac pendant l'année 1899. Pendant le mois de juin j'ai distribué 2,125,000 alevins de saumon dans les rivières tributaires de la rivière Saguenay, et une partie dans les lacs Mowat, où l'on élève le jeune saumon. Ci-suit la liste des endroits où le frai de saumon a été distribué.

Piscifacture de Roberval, H. J. Beemer	100,000
Rivière Sainte-Anne, consul Van Bruyssel	30,000
Rivière Malbaie, comté de Charlevoix	150,000
Rivière à Mars, comté de Chicoutimi	200,000
Rivière Tableau " "	100,000
Rivière Saint-Jean " "	100,000
Rivière Sainte-Marguerite, comté de Saguenay	500,000
Rivière Baude " "	300,000
Rivière Chisholm " "	200,000
Lacs Mowat " "	420,000
Piscifacture du lac " "	25,000
Total	2,125,000

Comme d'habitude, la distribution dans les rivières du Haut-Saguenay a été faite avec l'aide du yatch à vapeur *Forrest*. Un lot de 100,000 a été déposé à la piscifacture de Roberval, tous frais étant payés par M. H. J. Beemer, le propriétaire de la piscifacture. J'ai aussi livré à la même piscifacture environ 30,000 saumons-ouananiches, obtenus en imprégnant les œufs de saumon avec de la laitance de ouananiche mâle. J'ai pris soin moi-même de ces œufs l'hiver dernier à la piscifacture de Tadousac, et le frai a été distribué en juin dans le meilleur état à la piscifacture de Roberval ; afin qu'il n'y eut pas de délai, un train spécial attendait pour le

transport des chars de Chicoutimi à Roberval. Comme la démolition de l'ancienne piscifacture a laissé une ouverture dans l'étang au saumon, j'ai fermé temporairement cette ouverture avec une cloison de planche partant du fond et un treillis en fer métallique à la partie supérieure. Les 200 saumons femelles que nous gardons dans l'étang nous ont donné 2,000,000 d'œufs qui sont maintenant dans les auges et ont bonne apparence. Les réparations faites en octobre aux écluses de la piscifacture du lac ont eu un bon effet; l'eau s'est maintenue plus haute depuis et nous en avons maintenant en quantité à la piscifacture. Les dommages à l'édifice, dont un détail a été envoyé au ministère, ont été aussi réparés; on n'a employé que du gros cèdre pour les soliveaux dans la cave. On a aussi placé un seuil en cèdre sous les pans tout le tour de l'édifice, ce qui a fait un ouvrage de première classe. Il a fallu renouveler la plus grande partie du plancher qui était tout pourri. J'ai aussi employé des madriers en cèdre pour les parties du plancher, les plus exposées à l'humidité, spécialement en dessous du long réservoir de quatre-vingts pieds. On a fait un nouveau porche pour remplacer celui qui a été enlevé par un coup de vent du nord-ouest l'hiver dernier. Nous avons mis des contrevents à toutes les fenêtres exposées au nord-ouest. Nous les fermons la nuit et les jours de tempête. Je considère que l'édifice est en bon ordre pour plusieurs années.

Tout ce qu'il nous faudra une autre saison sera quelques auges pour remplacer les anciens en broche dont on se sert encore pour une certaine quantité d'œufs. Ainsi que je l'ai mentionné dans mon rapport de l'année dernière, il faudra vingt-cinq grands bidons en ferblanc pour la prochaine distribution. On pourrait fabriquer ces bidons ici pendant l'hiver.

Comme nous n'avons eu depuis plusieurs années aucune difficulté à nous procurer les saumons reproducteurs pour la piscifacture de Tadousac, je proposerais, pour donner satisfaction au Club de Saumon Ste-Marguerite, et pour permettre au saumon de remonter la rivière Saguenay plus librement, de tenir notre pêche de la Pointe-Rouge ouverte le dimanche et le lundi pendant les mois de mai et juin, et les samedis, dimanches et lundis du mois de juillet. Ainsi que rapport détaillé en a déjà été fait, il serait bon de déposer à la tête des eaux une partie du frai de saumon de la rivière Ste-Marguerite ; cela pourrait être fait en débarquant nos bidons à l'anse Pelletier, sur le Haut-Saguenay, et de là, par terre, à la rivière Sainte-Marguerite, une distance de sept milles et demi par un chemin rude.

J'ai reçu l'été dernier la visite de M. Bleakie, de Toronto, qui avait une lettre de présentation de l'honorable Ministre de la Marine et Pêcheries. Comme je désirais montrer à ce visiteur quelques specimens de notre jeune saumon, je l'ai invité à faire une partie de pêche aux lacs Mowat. M. Bleakie a pris vingt-quatre jeunes saumons, beaux et vigoureux. Il était très content de sa pêche. Dans mon rapport annuel de l'année dernière, j'ai attiré l'attention sur la nécessité de peupler ces lacs avec de l'éperlan, qui servirait de nourriture au jeune saumon. Je fais la même recommandation cette année. Le coût de semer l'éperlan à la rivière aux Canards, de l'amener à Tadousac, et ensuite de le transporter aux lacs Mowat dans nos grands bidons de distribution, n'excédera pas cinquante piastres. Il y aurait un avantage considérable à prendre l'éperlan en octobre, car il ne tarderait pas à frayer dans les lacs. L'écluse de l'étang au saumon aura besoin de réparation de bonne heure le printemps prochain, à temps pour recevoir les saumons reproducteurs pour la saison de 1900. La clôture en planches et le treillis en fil métallique que j'ai placés pour le fermer temporairement ne sont pas bien sûrs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. N. CATELLIER.

7. PISCIFACTURE DE MAGOG, QUÉBEC.

MAGOG, QUÉBEC, 23 novembre 1899.

M. le Professeur E. E. PRINCE.
Commissaire des Pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel suivant des opérations à la piscifacture de Magog.

Le 28 février, j'ai reçu de M. Wm Parker, à la station de Magog, 3,000,000 d'œufs de poisson blanc venant de Sandwich, Ont., et 150,000 œufs de truite saumonée de Newcastle, Ont. Ces œufs étaient en bon état et ont continué à bien faire pendant toute la période d'incubation. La piscifacture était en très bon état l'été dernier, avec un approvisionnement d'eau excellente.

La distribution des jeunes alevins a commencé à notre piscifacture le 4 mai et s'est continuée jusqu'au 8 de juin dans les lacs suivants :—

Truite saumonée.

Lac Nicolet, comté de Richmond	25,000
" Fortin, comté de Beauce	23,000
Lac à l'Araignée, comté de Beauce	20,000
Lac Memphrémagog, comté de Brome et Stanstead	30,000
" Massawippi, comté de Stanstead	10,000
" Nick, comté de Brome	5,000
" Trouser, comté de Brome	10,000
Etang de la montagne Oxford, comté de Brome et de Sherbrooke	5,000
Lac Brome, comté de Brome	10,000
" Lyster, comté de Stanstead	10,000
Total	148,000

Poisson blanc.

Lac Memphrémagog, comté de Brome et Stanstead	1,225,000
" Massawippi, comté de Stanstead	400,000
" Orford, comté de Brome et Sherbrooke	500,000
" Mégantic, comté de Mégantic	200,000
" Brome, comté de Brome	225,000
Key Pond, comté de Sherbrooke	200,000
Lac Nicolet, comté de Beauce	100,000
" Fortin, " "	100,000
Total	2,950,000
Total distribué	3,100,000

Le frai a toujours été déposé en excellent état de santé dans les eaux choisies les années précédentes, et aux endroits qui ont été trouvés, par les observations qui

ont été faites, les mieux adaptés à la plantation du jeune frai. Il m'a été impossible de remplir plus que le quart des demandes de frai qui m'ont été faites cet été, et je crois que ce nombre augmentera encore l'année prochaine. Il ne m'est pas nécessaire d'ajouter que l'empressement à demander du poisson à la piscifacture est une preuve de l'appréciation que l'on fait des opérations de la piscifacture.

Réparations.

La distribution du frai terminée, la piscifacture a été nettoyée et séchée, et tous les appareils mis en bon ordre. Les auges d'incubation ont été vernis, et plus tard tout le toit a été recouvert en bardeau, le vieux étant tout pourri. Pendant les deux dernières semaines, j'ai découvert qu'il y avait une fente sérieuse dans le fond du réservoir, et j'aurai à lever une partie du plancher pour voir ce qui en est; je crois qu'il est pourri, car il est construit en bois.

Quant au reste tout est en bon ordre dans la piscifacture.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEX. FINLAYSON,
Directeur.

8. PISCIFACTURE DE NEWCASTLE, ONTARIO.

NEWCASTLE, 5 décembre 1899.

M. le Professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des Pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport des opération de l'année à la piscifacture de Newcastle.

Le tableau suivant donne le nombre et les espèces de poisson distribuées le printemps dernier et les lieux de distribution.

Poisson blanc.

Lac Ontario, Hamilton	300,000
" Toronto	300,000
" Cobourg	300,000
Baie de Quinté, Pictou	300,000
" Belleville	300,000
Lac Ontario, Consecon	300,000
Lac Simcoe, Barrie	300,000
Lac Coutchiching, Orillia	300,000
Baie Georgienne, Meaford	300,000
Lac Ontario, Bowmanville	125,000
" Newcastle	125,000
Total de la distribution du poisson blanc	2,950,000

Truite saumonée.

Lac Ontario, Toronto	100,000
" Belleville	100,000
" Kingston	100,000
" Cobourg	[illegible]0,000
Baie Georgienne, Collingwood	100,000
" Meaford	100,000
" Wiarton	150,000
Lac Ontario, Consecon	50,000
Lacs, Haliburton	50,000
" comté de Hastings-nord	200,000
" comté de Northumberland	100,000
Total de la distribution de la truite saumonée.	1,100,000
" du poisson blanc	2,950,000
Œufs éclos expédiés à Ottawa	1,500,000
" Magog, Qué	150,000
" Grand-Falls, N.-B	250,000
Total de la distribution de Newcastle	5,950,000

Je désire vous informer que le frai était tout en excellent état lorsqu'il a été déposé dans les différentes eaux.

Le 4 janvier dernier, nous avons eu le malheur d'être privés de notre approvisionnement d'eau; le barrage s'était brisée et il a fallu pomper le cours d'eau nuit et jour pendant dix jours afin de pouvoir le réparer. Si ce contretemps n'était pas arrivé nous aurions eu une plus grande quantité de frai à distribuer. Heureusement, grâce à nos efforts persistants, notre perte n'a pas été de plus d'un quart. Suivant vos instructions, je suis allé le 25 septembre à Wiarton avec deux aides pour me procurer l'approvisionnement ordinaire d'œufs de truite saumonée pour Newcastle, Ottawa, et autres piscifactures des provinces maritimes. Nous avons réussi à avoir nos rets tendus vers le 20 octobre, et la première fois que nous les avons levés nous avons recueilli la valeur de cent vingt auges d'œufs en très bon état. La température s'est tenue au beau tout le temps et nous avons rencontré très peu de difficultés. Nos opérations ont été terminées cet automne, environ dix jours plus à bonne heure que l'année dernière, parce que nous avons commencé plus tôt, et pendant ce temps, nous avons réussi à recueillir environ 4,500,000 œufs. Sur cette quantité, M. John Walker, de la piscifacture d'Ottawa, a reçu 1,500,000 œufs, ce qui laisse une balance de 3,000,000 d'œufs à la piscifacture de Newcastle en bon état et profitant bien.

D'après les rapports des pêcheurs, et par ce que j'ai vu moi-même, je puis dire que le poisson a été plus abondant à Wiarton cette année que depuis plusieurs années.

Nos appareils à Wiarton sont maintenant en bon état, excepté notre sonnette, qui a vingt années d'existence. Nous avons dépensé $24 pour la réparer cette année, mais comme la charpente est bien pourrie, il est difficile de compter que l'on pourra s'en servir une autre saison. Une neuve coûterait probablement environ $100.

La piscifacture est maintenant en parfait état. L'été dernier elle a été complètement réparée et peinte à neuf à l'intérieur. Elle n'aura pas besoin de réparations d'ici à quelque temps.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. ARMSTRONG,

Directeur.

9. PISCIFACTURE DE SANDWICH, ONTARIO.

SANDWICH, 30 décembre 1899.

M. le professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des Pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—C'est avec un extrême plaisir que je vous présente mon rapport annuel des opérations de l'année écoulée.

D'après le rapport de l'année dernière, la piscifacture de Sandwich contenait 100,-000,000 d'œufs de poisson blanc, dont nous avons obtenu 88,000.000 d'alevins et d'œufs semi-éclos, distribués comme suit :—

Œufs éclos.

Newcastle, Ont	3,000,000
Ottawa, Ont	3,000,000
Magog, Qué	3,000,000
Bedford, N.-E	3,000,000
Saint-Jean, N.-B	3,000,000
Total	15,000,000

Jeunes alevins.

Pointe-Edouard, lac Huron	4,000,000
Baie de Mitchell, lac Saint-Clair	3,000.000
Ile des Pêches "	3,000,000
Belle Ile, rivière Détroit	3,000,000
Ile de la Bataille, rivière Détroit	4,000,000
Dans la baie en aval de l'île de la Bataille	4,000,000
Ile de Pierre, île Détroit	4,000,000
Ile du Bois-Blanc, rivière Détroit	6,000,000
Dans le lac en aval de l'île du Bois-Blanc	4,000,000
Baie des Pigeons, lac Erié	4,000,000
Pointe de la Barre, lac Erié	4,000,000
Colchester, lac Erié	3,000,000
Kingsville, lac Erié	1,000,000
Leamington, lac Erié	1,000,000
Rondeau, lac Erié	1,000.000
Port-Stanley, lac Erié	1,000,000
Hamilton, lac Ontario	1,000,000
Niagara, lac Ontario	1,000,000
Toronto, lac Ontario	1,000,000
Dans la rivière à la piscifacture	20,000,000
Grand total	88,000,000

Tout ce frai a été déposé dans l'eau en bon état aux endroits mentionnés.

Cette année nous avons dans la piscifacture 100,000,000 d'œufs qui sont en bon état.

Voici comment le produit de la pêche cet automne a été employé : —

Libérés	14,500
Vendus	2,500
Salés	160
Perdus	100
Utilisés	60
Hotel-Dieu (hôpital)	30
Total	17,350

Ci-suivent quelques lettres qui m'ont été adressées par deux des colons et pêcheurs les plus anciens et les plus connus du comté d'Essex. Ces lettres contiennent des renseignements très utiles sur les avantages résultant de la piscifacture ici.

SANDWICH-OUEST, 26 déc. 1899.

M. WM PARKER,
Surintendant de la Piscifacture de Sandwich.

CHER MONSIEUR,—J'ai eu occasion, dans le cours de l'automne, de visiter quelques-unes des stations de pêche où vos employés recueillent des œufs pour la piscifacture, et je dois dire que je suis revenu plus convaincu que jamais de la grande utilité de cette institution. Il n'y a plus à en douter, le poisson blanc augmente tous les ans dans la rivière Détroit, et il est également certain que l'augmentation est due à la piscifacture. Il peut paraître étrange d'affirmer que des moyens artificiels peuvent faire mieux que la nature, et que les œufs extraits d'une femelle de poisson blanc, et éclos à l'aide de méthodes artificielles, donnent un meilleur résultat que si on les laissaient suivant la nature, et c'est pourtant le cas. Ce n'est pas la nature qui est en faute, mais les conditions ont tellement changé que la nature ne peut plus faire aujourd'hui ce qu'elle faisait autrefois, à cause des nombreux obstacles qu'elle rencontre aujourd'hui qu'elle ne rencontrait pas auparavant. Les œufs de poisson blanc sont exposés à de si nombreux dangers pendant les cinq mois qu'il leur faut pour éclore, et le jeune poisson a de si nombreux ennemis à rencontrer avant d'atteindre les lacs, que ce serait presqu'un miracle qu'il échappât à tous comme de raison. Autrefois le poisson blanc était en telle abondance que malgré la destruction des œufs il en restait toujours assez pour compenser les pertes. Aujourd'hui, avec les piscifactures c'est différent. Les œufs y sont apportés en sûreté et manipulés avec tant de précautions qu'il s'en perd une très petite proportion, environ 12 pour 100, et alors l'œuf, une fois éclos, au lieu d'être abandonné à lui-même jusqu'à ce qu'il atteigne le lac, est transporté ici et déposé dans des endroits où il est comparativement protégé contre tout danger. Il y a un autre avantage important dans la culture artificielle. J'ai vu le poisson blanc frayer. Je l'ai observé des centaines de fois. Le mâle et la femelle viennent du fond à la surface l'un à côté de l'autre, et juste au moment où ils se tournent pour redescendre, la femelle lance ses œufs d'un jet qui les étend sur un diamètre de trois pieds, et ces œufs descendent ensuite au fond. Maintenant, monsieur, croyez-vous que tous ces œufs sont imprégnés ? Mon opinion est qu'ils ne le sont pas. A la piscifacture c'est différent. Les œufs sont recueillis dans des vaisseaux et placés en contact avec de la laitance assez longtemps pour que tous soient imprégnés, de sorte que très peu sont perdus.

Le poisson pris dans la rivière, cette année, était petit. Il pesait deux livres en moyenne. Il n'y a pas de doute que ce poisson ne provienne de la piscifacture, car le vieux poisson est maintenant passablement détruit. Ainsi que j'ai eu occasion de vous le faire remarquer auparavant, le poisson blanc ne revient dans la rivière que lorsqu'il est assez vieux pour frayer. Jusque-là il demeure dans les lacs ; et maintenant je suppose que ce poisson nous revient pour la première fois, et la quantité que l'on en prend augmente constamment. Les prises qu'on en a faites cette année, ainsi que vos employés m'ont dit, ont varié entre 30 et 140, et je sais que vous auriez pu prendre beaucoup plus de poisson qu'il vous en fallait pour votre piscifacture. Il n'y a pas encore très longtemps il vous fallait pêcher tout l'été, et encore vous aviez peine à prendre le nombre dont vous aviez besoin.

Espérant que les cent millions d'œufs présentement en voie d'éclosion arriveront à maturité, et que la piscifacture sous votre direction continuera heureusement sa carrière, et sera prochainement agrandie.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

RICHARD GIGNAC.

PETITE-CÔTE, ONT., 27 décembre 1899.

M. WM PARKER,
Surintendant de la Piscifacture de Sandwich.

CHER MONSIEUR,—J'ai eu occasion de voir le travail accompli par la piscifacture de Sandwich dans les rivières et lacs de cette partie du Canada, et je n'ai aucune hésitation à dire qu'on lui doit l'augmentation extraordinaire de poisson blanc que l'on constate dans la rivière Détroit. Si les pêcheurs avaient pêché autant cette année qu'ils avaient habitude de pêcher il y a quelque trente ou quarante ans, le rendement aurait été presque aussi considérable qu'alors. Conséquemment, je crois que cette piscifacture, de même que celles maintenues par le gouvernement fédéral dans d'autres parties du Canada, font un ouvrage excellent.

Je désire dire aussi que, dans mon opinion, les rets à enclos en grand usage sur le lac Erié font tort à la pêche au poisson blanc dans la rivière Détroit.

J'espère et j'ai confiance que le gouvernement trouvera moyen d'agrandir la piscifacture que vous dirigez si bien.

Je suis, avec respect,
Votre obéissant serviteur,

LOUIS LAFFERTY,

Des réparations sont absolument nécessaires à la piscifacture, et je crois de mon devoir de les faire connaître au ministère des Pêcheries, savoir : la fondation sous les chaudières, les pompes, les rangs et les réservoirs a besoin d'être renouvelée; il faudrait aussi un nouveau tuyau pour l'écoulement de l'eau de la piscifacture à la rivière.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM PARKER,
Officier des pêcheries.

10. PISCIFACTURE D'OTTAWA, ONTARIO.

OTTAWA, 1er novembre 1899.

M. le professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des Pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de la piscifacture d'Ottawa pour l'année 1899.

Le 20 novembre 1898 nous avons reçu de la piscifacture de Newcastle, Ontario, environ 1,500,000 œufs de truite saumonée que nous avons déposés dans les auges; aussi en mars 1899 j'ai reçu 3,000,000 d'œufs de poisson blanc de la piscifacture de Sandwich. Ces œufs étaient dans les deux cas en excellent état. Le poisson a éclos fort vigoureux dans les mois d'avril et mai 1899. Le travail de distribution des

alevins a été confié comme dans les trois ou quatre dernières années à M. Andrew Halkett, aidé de M. A. M. Ross, deux officiers du ministère des Pêcheries.

Il me fait plaisir d'avoir à vous informer que le travail a été fait d'une façon très satisfaisante et même avec plus de succès que dans les années dernières, vu l'expérience de plusieurs années de M. Halkett dans cette besogne. Afin d'assurer une plantation heureuse du poisson, car c'est là un point d'importance capitale si l'on veut obtenir de bons résultats après le travail d'incubation, je recommanderais fortement que le même travail fût confié une autre année à MM. Halkett et Ross.

La piscifacture est en bon état pour le travail de la saison prochaine. J'espère recevoir l'approvisionnement ordinaire d'œufs de truite saumonée dans le cours de ce mois. Les alevins ont été déposés dans les eaux suivantes—

Poisson blanc.

Lac à l'Achigan	300,000
Lac Humphries	150,000
Lac Vert	150,000
Lac Rocheux	300,000
Lac Rond	300,000
Lac à la Loutre	180,000
Lac Sharbot	300,000
Lac Hurd	180,000
Lac Rideau	300,000
Lac Mississipi	240,000
Total	2,400,000

Truite saumonée.

Lac Rideau	50,000
Lac des 16 îles	50,000
Lac Joliette, n° 7	50,000
Lac à l'Aigle	20,000
Lac Sharbot	40,000
Lac Long	40,000
Lac Rocheux	100,000
Lac à la Loutre	30,000
Lac à l'Achigan	30,000
Lac Victoria	100,000
Villa Mon Repos (Trois-Rivières)	50,000
Lac Rond	50,000
Lac Clair	80,000
Lac Hurd	40,000
Lac Humphries	30,000
Lac Vert	30,000
Lac Gauthier (Saint-Jovite)	60,000
Etang du Domaine (Lotbinière)	100,000
Lac Charleston	100,000
Lac au Poisson-Blanc (Gatineau)	60,000
Joliette	100,000
Lac Des Sables (Sainte-Agathe)	30,000
Lac Rivens	60,000
Total	1,300,000

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN WALKER,
Directeur de la piscifacture d'Ottawa.

11. PISCIFACTURE DE LA RIVIÈRE FRASER, COLOMBIE ANGLAISE.

NEW-WESTMINSTER, C. A., 13 décembre 1899.

M. le professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des Pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je désire vous faire rapport que des 5,502,000 œufs placés dans la piscifacture de la rivière Fraser pendant les mois d'octobre et novembre de l'année dernière, 4,742,000 ont éclos et que 4,262,000 ont été transportés dans la rivière Fraser, et la balance, 480,000, au lac Pitt.

Près de 14 pour 100 des œufs, soit 760,000, n'ont pas éclos. Cette proportion élevée semble avoir eu, pour seule cause, l'état boueux de l'eau pendant la plus grande partie de la saison. M. McNab, qui était à cette époque inspecteur et surintendant, a fait nettoyer en partie ce barrage, qui était devenu obstrué par la vase, et depuis nous n'avons pas eu, cette saison, de difficulté avec la vase.

Ainsi que je l'ai déjà dit dans le rapport ordinaire concernant la pêche des poissons reproducteurs, nous avons recueilli cette année, entre le 17 septembre et le 21 octobre, 7,496,000 bons œufs. Jusqu'à cette date le nombre d'œufs mauvais était de 503,000, et je ne crois pas que la proportion d'œufs mauvais dépasse dix pour cent à la fin de la saison; j'espère même qu'elle sera moindre.

La saison a été très douce; la température moyenne de l'eau depuis que le premier lot d'œufs a été placé dans les auges, a été de 43°8, comparée avec 39° pendant la période correspondante l'année dernière. Les œufs ont en conséquence progressé très rapidement; un bon nombre sont déjà éclos ou sur le point d'éclore.

Hier, conformément à vos instructions, j'ai envoyé à bord du steamer *Warrimoo* 500,000 œufs soigneusement encaissés, à l'adresse du secrétaire colonial, Sydney, Nouvelles-Galles du Sud, pour le gouvernement de la Nouvelle-Zélande. Les œufs ont été pris parmi ceux des derniers reçus à la piscifacture, et comme les officiers du steamer se sont engagés à les tenir couverts de glace pendant le voyage, j'espère qu'ils arriveront à distination en bon état.

La dalle qui amène l'eau du barrage à la piscifacture est presque toute pourrie, mais comme je comprends que le ministère se propose de faire des changements, je n'ai pas cru à propos de la renouveler, et j'ai réussi à la faire étancher à assez peu de frais.

Le chemin en rails de bois qui sert à transporter les œufs de la rivière à la piscifacture, et les alevins à la rive, a grand besoin de réparation.

Notre assortiment de boîtes et paniers pour l'expédition des alevins est maintenant pas mal usé, et ces deux dernières années nous avons été obligés de louer ou emprunter des bateaux pour faire notre travail aux frayères et transporter les œufs au steamer à Chilliwback.

Si la piscifacture était transportée à un endroit plus haut sur la rivière, disons près des frayères actuelles au creek Morris, (et je crois que l'on peut trouver là plus d'un site convenable), elle serait plus facile à administrer et à beaucoup moins de frais. Lorsque cette piscifacture a été établie, c'était l'intention de cultiver plus qu'une espèce de saumon et en 1884 et pendant quelques années suivantes, on a fait éclore des œufs de saumon du printemps ou Quinnat en même temps que le fameux sockeye. On a discontinué la culture du saumon du printemps, vu que la demande du commerce était presque toute pour le sockeye. Récemment, cependant, les autres espèces sont venues en demande tant pour la conserve en boîtes que pour les autres usages. Le cohoe, qui est un poisson excellent, a maintenant beaucoup de valeur marchande et même le saumon tête d'acier et le chien de mer sont utilisés, tandis qu'autrefois

on les rejetait des rets dans la rivière. Cet automne quelques maisons ont exprimé le désir de prendre le saumon bossu, et comme il y a une tendance de plus en plus grande à utiliser toutes les espèces de saumon du Pacifique, même celles rejetées autrefois comme sans valeur, la question surgit de savoir si dans les opérations futures de la piscifacture on ne devrait pas cultiver ces espèces.

Comme supplément aux travaux de piscifacture je demanderai si le ministère n'étudierait pas l'opportunité de prendre quelques mesures pour la protection des frayères naturelles. Le creek Morris, où nous prenons aujourd'hui nos œufs, et que l'on peut considérer comme le creek type préféré par le sockeye, est un cours d'eau rapide qui coule sur un fonds de bois avec sous-sol en gravier. Les rives étant très friables et les fortes pluies communes pendant la saison de frai, le lit du creek s'emplit souvent de débris qui s'accumulent, et l'eau se creuse de nouveaux chenaux dans lesquels plusieurs saumons frayent, et les œufs sont laissés à sec lorsque l'eau se retire après l'inondation et que le creek revient à son lit ordinaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. B. SWORD,
Directeur.

12. PISCIFACTURE DE SELKIRK, MANITOBA,

SELKIRK, 31 décembre 1899.

M. le professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des Pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je désire vous soumettre mon rapport des opérations de l'année 1899 à la piscifacture de Selkirk.

A la date de mon dernier rapport, nous avions en stock environ trente millions d'œufs de poisson blanc en splendide état et promettant de très bons résultats; la saison a aussi été favorable; la température a été régulière et douce, sans changement marqué de température. Mais l'imperfection de nos jarres à incubation et l'état boueux de l'eau de la rivière Rouge nous ont forcé à compléter l'incubation avec de l'eau de puits artésiens, et nous n'avons pas réussi à faire éclore plus des deux tiers des vingt millions d'œufs en santé. La question de jarres convenables est étudiée depuis quelque temps déjà, et il serait avantageux si cette piscifacture étaient pourvue de la jarre réglementaire pour le poisson blanc. Je suis convaincu que nous aurions sauvé environ 90 pour 100 des œufs entrés dans la piscifacture, et il n'y a pas de risque à dire que le surplus du rendement des deux dernières années aurait payé les jarres deux fois.

Quant à la distribution du frai, j'ai reçu de votre bureau deux demandes, une de la part de M. Fitzgerald, de Grenfel, T. N.-O., et une autre de M. Powers, d'Elkhorn, Manitoba, J'avais intention de remplir ces deux commandes, et lorsque les alevins furent prêts je télégraphiai à ces deux personnes, et j'attendis une semaine pour une réponse. N'en recevant pas et la rivière étant encore sans glace sur une grande distance jusqu'au lac, je décidai d'y déposer les alevins, ce que je fis faire aussi loin dans le lac Winnipeg que la glace le permettait. Cette besogne a été accomplie par M. Charles E. Page, aidé de M. J. W. Ward, qui font rapport qu'ils ont réussi à déposer les alevins jusqu'à plusieurs milles de l'embouchures de la rivière dans la direction du Grand Marais. Ma décision concernant la disposition du frai a été rendue nécessaire par le fait que le réservoir dans lequel on le gardait était alimenté par un puits artésien dont l'eau ne contient aucune nourriture pour le poisson, et

est fortement chargée de minéraux, et comme le sac diminuait rapidement, je ne pouvais garder ces alevins plus longtemps si je voulais qu'ils fussent en bon état de santé pour leur transplantation.

Lorsque j'ai reçu, tard en septembre, instruction de me procurer des œufs, j'ai commencé immédiatement à faire des arrangements similaires à ceux de l'année dernière. Je suis parti d'ici le vendredi, 6 octobre, pour le lac Winnipegosis, et dès le 14 j'avais des bateaux, des rets et tout ce qu'il fallait pour commencer la pêche. Je décidai d'aller à l'extrémité nord du lac, où je trouvai un havre connu sous le nom de Whiskey Jack Harbour, l'endroit le plus favorable que j'aie encore trouvé pour cette fin. Le poisson y était en abondance, mais pas encore arrivé à maturité. Vers le 18 il commença à jeter ses œufs, et dès le 22 nous en avions autant que nous en avions besoin, de fait nous en avions plus que nos boîtes pouvaient en contenir, et j'ai rejeté dans le lac environ un million d'œufs bien fertilisés. Je suis arrivé chez nous avec mon stock d'œufs dans la nuit du 25, et j'ai trouvé la piscifacture prête pour commencer les opérations; je trouvai aussi que j'avais plus d'œufs que les jarres pouvaient en contenir. Après avoir empli toutes les jarres dans la piscifacture nous fumes obligés de rejeter environ la moitié d'une caisse dans la rivière Rouge. Je calcule que nous avions soixante et quinze millions d'œufs dans les jarres, et bien que nous ayons commencé nos opérations avec de brillantes espérances, je regrette de dire que nous n'avons pas eu le même succès que l'année dernière, à cause du temps extraordinaire qu'il a fait cet hiver. La rivière étant restée libre longtemps à l'automne, exposée à l'action des grands vents, il est impossible de décrire l'état boueux de l'eau, ce qui, ajouté avec la température plus élevée et l'encombrement des jarres, a causé beaucoup de tort. Conséquemment, nous avons eu le double des œufs de l'année dernière affectés par le fongus, et je vois maintenant que nous avons été sages de prendre de l'aide supplémentaire pour quelque temps. Néanmoins, si aucun accident ne survient entre ce temps et l'éclosion, la production de la saison sera la plus considérable dans l'histoire de cette institution.

L'édifice de la piscifacture n'est pas dans un état satisfaisant; le plancher est devenu dangereux quelques jours après que les opérations de l'année furent commencées; nous l'avons étançonné afin de pouvoir terminer les travaux de la saison. Les fondations sont en épinette de 6 x 8, vieilles maintenant de sept ans, et si pourries qu'il faut absolument qu'elles soient renouvelées avant qu'on puisse se servir de l'édifice une autre année. La peinture ne doit pas avoir été bien posée la première fois, car elle est aujourd'hui toute levée et paraît mal. Il serait certainement bon de donner une bonne couche de peinture le printemps prochain.

En octobre dernier, on a fait poser de nouveaux tubes à la chaudière, qui est maintenant en excellent état, aussi bonne que si elle était neuve; ainsi réparée elle économise beaucoup de combustible. La pompe, quoique en mauvais état à cause du gravier qui s'y introduit par le tuyau alimentateur, fonctionne encore, et nous espérons qu'elle continuera à fonctionner jusqu'à la fin de la saison; mais c'est un grand risque à courir que de compter qu'une seule pompe et une seule chaudière vont fonctionner continuellement nuit et jour pendant 200 jours sans accident. et je proposerais que l'on place dans la piscifacture une pompe et une chaudière auxiliaires avant de commencer les travaux d'une autre saison.

Le tuyau alimentateur nous a encore causé des ennuis cette année, et nous avons été obligés d'avoir un remorqueur à vapeur pour le trouver, et d'enlever le sable et le gravier qui s'étaient accumulés à son embouchure. J'ai proposé l'année dernière de le prolonger de plusieurs pieds dans la rivière. L'argent que cet ouvrage coûterait serait plus que dépensé en réparations et en usure de la pompe. Le réservoir, qui coulait tant l'année dernière, et qui n'est pas dans un état très sûr, a été calfaté et mis beaucoup plus étanche que l'année dernière, mais ne résistera pas à un autre calfatage, et devrait être remplacé par un réservoir rond entouré d'un cercle de fer.

La clôture sur trois côtés de la propriété n'est pas ce qu'elle devrait être, et les arbrisseaux et verdures plantés par mon prédécesseur pour embellir le terrain, sont détruits tous les jours par les bêtes à corne et les chevaux laissés libres et qui ont accès sur le terrain. Il y a sur le côté ouest le long de la rue une clôture en fil

de fer barbelé, qui est dans un tel état de dilapidation qu'elle est devenue une menace pour les passants et surtout pour les enfants. On devrait l'enlever immédiatement et la remplacer par une moins dangereuse.

Lorsqu'à l'automne j'ai vu que le bois était monté a $3.50 la corde, j'ai recommandé d'acheter du bois de scieries, et je crois que je serai justifié d'avoir fait cette recommandation et que nous économiserons environ $200 en combustible.

Quant aux bénéfices que l'on retire de l'établissement de piscifactures pour le repeuplement de lieux de pêche ruinés, j'ai toujours été un peu sceptique. L'année dernière je me suis enquis avec soin de plusieurs colons sur les bords du lac, particulièrement sur la partie sud, et tous s'accordent à dire que les piscifactures font du bien. Je suis maintenant parfaitement convaincu que celle de Selkirk remplit bien le but pour lequel elle a été établie, et qu'une bonne proportion du petit poisson échappe maintenant à la voracité des poissons communs qui infestent nos eaux, et en un certain temps devient poisson reproducteur. Dans mon opinion cette piscifacture seule est insuffisante pour repeupler un aussi grand lac que le lac Winnipeg, et je recommanderais d'en construire une autre soit à la Chute aux Pins, sur la rivière Winnipeg, ou à la Rivière du Trou (*Hole River*), où il y a une eau naturelle bien supérieure à celle de la rivière Rouge.

A l'un ou l'autre de ces endroits on pourrait ériger une piscifacture de plus grande capacité et pour la moitié du prix que celle-ci a coûté; l'entretien serait ensuite très minime.

Avec un approvisionnement illimité d'eau de première qualité, il n'y aurait pas besoin de chaudière à vapeur ni de pompe, et il ne serait pas nécessaire de brûler autant de bois. Vous n'auriez pas besoin d'un mécanicien qui coûte cher, d'un chauffeur de nuit, de barils d'huile à cylindre, de pétrole, d'outils et de différentes autres choses qu'il faut absolument avoir lorsque l'on se sert de vapeur. De plus vous seriez sur le lac, où l'on prend les œufs et où l'on implante les alevins. Vous pourriez virtuellement faire entrer les uns par la porte de devant, et sortir les autres par la porte de derrière.

Je considère qu'il serait aussi d'un grand avantage aux lacs Manitoba et Winnipegosis si une petite piscifacture était placée près de l'embouchure de quelque-uns des cours d'eau qui s'y déversent; lorsque l'on considère l'immense valeur de nos pêcheries et l'importance qu'il y a de les protéger avec soin, on ne peut manquer d'être convaincus que l'argent dépensé pour les piscifactures est de l'argent bien appliqué et qui donnera un rapport satisfaisant.

Le nombre de visiteurs est à peu près le même que l'année dernière. La piscifacture n'est plus une chose nouvelle pour les habitants de la ville et du voisinage immédiat, et nous ne voyons plus de visiteurs que de loin pendant la saison d'hiver. Si la piscifacture était en opération pendant la saison des pique-niques, nous aurions des visiteurs en grand nombre, car tous ceux qui entendent parler de propagation artificielle du poisson y prennent intérêt.

J'ai reçu plusieurs demandes d'alevins, venant toutes de personnes résidant dans le voisinage de quelque petit lac à l'intérieur, et j'ai conseillé à chacun de vous faire sa demande directement, et que leur requête serait écoutée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. W. COLCLEUGH.
Directeur.

ANNEXE A.

RAPPORT DE L'EXPERT DU MINISTÈRE SUR L'OSTRÉICULTURE, 1899.

OTTAWA, 30 décembre 1899.

A l'honorable sir LOUIS DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'ostréiculture pour l'année écoulée.

Mon temps pendant une partie de l'année a été occupé à nettoyer une étendue de terrain sur le côté nord de Reynolds' West Island, dans la rivière Murray, I.P.-E.; comme à la fin de la saison ce travail n'était pas fini, je me suis employé avec un petit bateau et son équipage à enlever les algues et herbes à anguille qui croissaient là, en me servant du râteau d'une drague pour les huîtres. En traînant continuellement ce râteau sur le fond, les herbes furent arrachées de leurs racines, le fond devint parfaitement net, et était visible à une profondeur de dix pieds de la surface. Après que le morceau de fond fut nettoyé à ma satisfaction, j'ai placé plus de quinze cents sacs de gravier ou de pierres prises sur les grèves sur le côté ouest du fond, de façon à former une fondation plus solide. J'ai pris ce gravier sur les grèves des différentes rivières de la localité, entre la ligne de haute et basse marée. J'ai ensuite déposé une grande quantité d'écailles d'huîtres sur toute l'étendue; je m'étais procuré ces écailles l'hiver précédent en draguant dans la rivière Murray, en amont de l'écluse de McLure, des lits d'huîtres mortes qui reposaient en eau douce à cause du barrage construit plus bas dans la rivière. Les écailles étaient bien conservées. J'ai obtenu à cet endroit mille charges de vase coquillière, et après avoir étendu le tout pour le faire sécher, les écailles ont été ratelées et ramenées; la vase a été ensuite sassée, et nous avons sauvé ainsi les petites écailles, de sorte que nous n'en avons pas perdu une seule. Les écailles étaient en proportion beaucoup plus grande que la vase. Lorsque tout a été prêt, nous avons transporté les écailles sur des chalands et les avons répandues également sur le fond. Cela terminé, tout était prêt pour la plantation des jeunes huîtres, et j'en ai planté 84 barils venant de la baie Richmond dans le voisinage de l'île au Rideau, et donnant environ 2,300 huîtres au baril. J'espérais pouvoir en planter une plus grande quantité, mais la demande d'huîtres marchandes étaient si grande, et sur la fin de la saison, un si grand nombre de bateaux pêcheurs d'huîtres ont été détruits par les coups de vents, que j'ai eu beaucoup de difficulté à me procurer la quantité obtenue. Plusieurs pêcheurs d'huîtres m'avaient promis de recueillir les petites, mais ne le purent, et je regrette que l'on n'ait pas pu en planter un plus grand nombre, mais celles que nous avons plantées étaient en excellente condition. Ce travail a occupé une partie considérable de mon temps, et les autres endroits que j'ai visités et examinés sont les suivants :—

HAVRE DE TRACADIE.

Le rapport qu'on a fait que dans cette grande baie il existait des bancs d'écailles d'huîtres et des bancs d'huîtres mortes recouverts de boue et d'herbe à anguille est exact. Mais ces bancs ne sont maintenant d'aucune valeur. Entre Queen's Point et le Grand Chenal, sur le côté nord de la baie, on a trouvé un grand lit d'huîtres mortes et d'écailles de moules dans environ deux pieds d'eau s'enfonçant brus-

quement à une profondeur de dix pieds. Ces écailles ont blanchi et sont trop dures pour être enlevées par la drague à vase. On n'a pas trouvé d'huîtres vivantes ici.

Sur le Grand Banc, qui est réellement un grand plateau de sable et d'herbe à anguille s'étendant depuis la grève jusqu'au côté sud du chenal du nord, on trouve quelques huîtres ici et là, mais elles sont très rares.

Dans l'anse McAulay, sur le côté sud de Queen's Point, on a trouvé trois petits bancs d'environ vingt pieds de long dans à peu près sept pieds d'eau, et consistant en un sol d'écailles avec quelques huîtres qui y croissent; mais ces bancs n'ont pas d'importance.

On prétendait avoir pêché des huîtres l'automne dernier au large du quai McDonald à la tête de la baie, mais après examen on a constaté qu'elles avaient été apportées pendant l'hiver par des dragueurs de vase, et il n'en restait qu'une petite lisière. Je n'ai eu qu'une huître à cet endroit.

On a trouvé au large de la Pointe Kelly, à l'entrée de la rivière, un banc d'écailles dans un sol mou qui avait été travaillé par les dragues et qui n'est d'aucune valeur.

Dans la rivière Winter, en amont du pont, le terrain a été bouleversé par les dragueurs de vase. Le fond est composé d'une vase noire molle mêlée de petites moules croissant ici et là. Au pont j'ai remarqué plusieurs moules collées aux piles et se nourrissant d'astéries qui y poussent. A l'anse McDougall le fond est dur, couvert d'écailles et d'herbe à anguille. Il a l'apparence d'un banc d'huîtres qui a poussé au niveau de la glace, car on n'y trouve pas d'huîtres vivantes, et il repose dans environ dix-huit pouces d'eau.

J'ai aussi examiné différentes parties de la baie et j'ai constaté qu'en certains endroits le fond était un sable dur recouvert d'herbe à anguille, et en d'autres ce n'était que de la vase molle. Je n'ai pas trouvé ici aucun terrain propice à la culture des huîtres.

LE HAVRE SAVAGE.

On a rapporté l'année dernière qu'un banc d'huitres de grande étendue avait été trouvé dans ce havre, mais après examen il semble que l'on a exagéré, du moins quant à la quantité d'huîtres qu'on y a trouvées. On en a trouvé, cependant, et le lit sur lequel elles ont été pêchées a environ neuf ou dix arpents d'étendue, et est formé d'un sable ferme et d'un fond en vase molle dans laquelle il y a de grosses et petites pierres, des écailles et des moules qui croissent isolées. La profondeur de l'eau est de dix pieds environ, et diminue graduellement jusqu'à la grève. Cette réserve est située à la partie sud de la baie et sur le côté nord de l'île Canavoy.

Il y a une autre petite réserve similaire un peu à l'ouest de la grande. L'année dernière les cultivateurs ont voulu y creuser pour obtenir de la vase où l'on avait trouvé des huîtres, mais ils en ont été empêchés par les gardes-pêche jusqu'à ce qu'un examen eut été fait. On a creusé pour obtenir de la vase au creek McIntyre et à la tête de la baie, et je considère que l'on devrait s'en tenir à ces endroits. Une ligne imaginaire tirée de la partie ouest de l'île Canavoy, à l'extrémité est de la clôture de Samuel Coffin, serait une bonne démarcation à faire pour séparer les creuseurs de vase d'avec les pêcheurs; les premiers sur le côté ouest, les deuxièmes sur le côté est. De ce côté-ci le sol est sablonneux et ne vaut pratiquement rien comme engrais, et il pourrait être endommagé si on permettait aux cultivateurs d'y avoir accès. D'un autre côté, je crois que la réserve ci-dessus pourrait être cultivée avec succès si l'on en faisait l'essai.

RIVIÈRE MORELL.

Les bords du chenal de cette rivière sont à pic, et de temps immémorial des huîtres se sont collées et ont poussé sur ces côtés, formant de longues rangées droites et de petits bancs dans les détours de la rivière jusqu'au moment où l'on a découvert qu'il y avait des écailles jusqu'à une grande profondeur. Dans ces dernières années les cultivateurs ont creusé la plupart de ces bancs, laissant de petites bandes d'écailles

pas plus larges qu'une chaloupe. Le fond est resté très inégal, et dans la plupart des endroits les trous creusés par les cultivateurs se sont emplis de vase très molle. On trouve très peu d'huîtres sur ces bancs isolés. Les huîtres y sont grosses, ce qui montre qu'il s'y fait peu de pêche, et que la réserve est très limitée. En aval du pont de chemin de fer, à la bouche de la rivière, l'eau est peu profonde et à marée basse on peut traverser la rivière à pied. Le fond est fait d'un grand banc de moules en partie couvert par de l'herbe à anguille. On y trouve des huîtres de différentes grosseurs, mais surtout des petites. Elles croissent rapidement, cependant, à cause du fort courant et du peu de profondeur de l'eau; mais elles ne sont pas abondantes et n'ont pas de valeur commerciale.

LA RIVIÈRE MIDGELL.

Cette rivière, comme la rivière Morell, a été détruite par les dragueurs, et il n'y a pas un lit dans la rivière qui leur a échappé. Il n'en reste plus d'assez grand pour être cultivé et qui mérite d'être réservé. La plupart de ces prétendus lits sont couverts de vase, et il est souvent impossible d'en tirer des huîtres. Tout ce qu'une personne peut faire c'est d'en pêcher pour sa propre utilité, et la quantité n'est pas forte. Il y en a qui parlent de ce que l'on prenait il y a quinze ou vingt ans, et croient que l'on peut arriver à prendre les mêmes quantités aujourd'hui. On creuse beaucoup pour obtenir de la vase dans la baie Saint-Pierre, mais nous n'avons reçu aucun rapport qu'on y avait pris des huîtres ou qu'il y eut là des bancs d'huîtres en vie. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire, pour la protection des huîtres, plus que veiller à l'observation des règlements actuels.

RIVIÈRE FORTUNE.

J'ai été prié d'examiner cette rivière et d'en réserver une certaine étendue pour les cultivateurs qui veulent en tirer de la vase. Aussi de faire l'inspection d'un terrain que l'on a demandé à louer, et d'empêcher d'y creuser. Ce terrain est composé de sable et de vase, qui a été creusé il y a plusieurs années et qui est maintenant presque tout couvert de moules. Ceux qui ont demandé à louer ce terrain y ont planté une petite quantité d'huîtres à leurs propres risques comme expérience, et dans l'espérance d'en avoir un bail. Le terrain propre à la culture des huîtres dans cette rivière est très restreint, et je suis d'avis qu'on ne devrait pas le détruire; c'est pourquoi j'ai arrangé les frontières suivantes: Le creusage de la vase ne devrait pas être permis plus bas que la ligne divisant le lot 56 et le lot 43 sur le côté nord de la rivière Fortune, ni plus haut que le quai de McKay, qui est juste en aval du pont, car c'est entre ces deux lignes qu'est la meilleure partie de la rivière, tandis qu'en dehors de ces frontières les cultivateurs peuvent obtenir autant de vase qu'il leur en faut. Le garde-pêche aurait voulu que j'eusse examiné la rivière Souris, car il dit que l'on y a trouvé des huîtres, mais l'état avancé de la saison ne me l'a pas permis.

BAIE BEDÈQUE.

Depuis des années les cultivateurs détruisent les lits d'huîtres dans la baie Bedèque et le creek Wilmot, à tel point que les bancs qui restent pour la pêche sont d'étendue très restreinte, et pour en empêcher la disparition complète, les frontières suivantes ont été décrétées:—Tirer une ligne droite dans la direction sud depuis le phare sur la terre de George Stafford jusqu'à la Pointe McDonald, qui serait la frontière ouest de la réserve aux huîtres jusqu'à sa jonction avec la frontière sud, qui court dans une direction ouest-nord-ouest d'un arbre marqué de la lettre (K) sur la pointe Wilmot à l'extrémité sud du quai du gouvernement, la partie au nord de cette ligne jusqu'au point où elle rencontre la ligne frontière ouest devant servir de réserve pour les huîtres et le reste être laissé aux cultivateurs pour qu'ils y prennent de la vase. La terre sur les côtés nord et sud du creek Wilmot sera la frontière pour

la pêche aux huîtres, jusqu'à la ligne est, qui court dans la direction du sud depuis la clôture entre les terres de George Price et Robert Stafford, sur le côté nord du creek jusqu'au chemin de William Schurman, ouvert jusqu'à la grève (sur le côté sud du creek), environ 150 verges à l'ouest du quai Schurman. On pourra prendre de la vase à l'est de cette ligne, et réserver le côté ouest pour la pêche aux huîtres.

Cela devrait satisfaire tout le monde, car les cultivateurs sauront exactement où ils peuvent prendre de la vase sans causer de dommages aux bancs d'huîtres, qui deviennent meilleurs d'année en année. Instruction a été donnée à l'inspecteur des pêcheries de marquer les susdites frontières au moyen de balises lorsque la glace sera prise et de voir à ce qu'aucun cultivateur n'empiète sur la réserve aux huîtres.

PROTECTION DES HUITRES

La demande pour les huîtres devient de plus en plus grande tous les ans et dépasse maintenant de beaucoup la production. Le résultat sera que les bancs d'huîtres seront promptement détruits si l'on ne prend pas des mesures sévères pour les protéger. Le pêcheur étant assuré d'une vente certaine ne regarde pas à la grosseur, et bien que les huîtres deviennent plus rares d'année en année le nombre des pêcheurs augmente, et conséquemment à la fin de chaque saison il reste moins d'huîtres sur les bancs pour la reproduction. Comme contre-poids je conseillerais fortement la subdivision des réserves en deux sections que l'on pêcherait alternativement; je proposerais aussi de limiter à trois pouces la grosseur des huîtres que les pêcheurs auront le droit de prendre, que l'huître soit ronde ou longue, et afin de remédier aux contestations qui surgissent sur la question de savoir si une huître est longue ou ronde, je proposerais de changer la clause 6 des règlements, qui se lisent comme suit: "Aucune personne ne pêchera, prendra, tuera, achetera ou aura en sa possession aucune huître ronde de moins de deux pouces de diamètre, ou des huîtres longues de moins de trois pouces de long d'une extrémité à l'autre de l'écaille à l'extérieur." Ce serait dans l'intérêt de la protection des huîtres si cette clause était changée pour se lire comme suit: Aucune personne ne pêchera, prendra, tuera, achetera ou aura en sa possession des huîtres mesurant moins de trois pouces d'écaille à l'extérieur; cette grosseur est la plus petite qui soit propre a être vendue.

HUITRIÈRES LOUÉES

Un autre bon moyen de conservation et protection des huîtres est de concéder aux personnes intéressées dans cette industrie certaines réserves qu'elles planteront et cultiveront. Il serait bon aussi que les acheteurs en gros eussent un terrain où ils pourraient jeter leurs petites huîtres, et le surplus qu'ils ont quelquefois lorsque le marché devient encombré ou que la température est trop douce pour les conserver.

De cette façon, lorsque la mauvaise saison approche et que les huîtres sont rares, un commerçant qui aurait un stock en réserve le vendrait à meilleur prix, et s'il vendait ses huîtres à la mesure il laisserait sur le banc les huîtres trop petites, qui l'année suivante seraient parvenues à la grosseur voulue.

Un autre point que l'on doit considérer dans la concession des réserves à ceux qui cultivent les huîtres, est la distribution du frai. Ici l'homme n'a pas de contrôle; il peut par ses efforts obtenir une grande quantité de frai, mais les bancs naturels peuvent en recevoir une grande part, ou le frai déposé peut être entraîné au loin par les courants et former de nouveaux bancs ailleurs là où le terrain est propice.

Il y en a qui prétendent qu'accorder des réserves c'est donner un monopole du commerce d'huîtres aux personnes qui les obtiennent, mais la grande quantité d'huîtres des Etats-Unis qui sont vendues dans les villes du Canada est la preuve qu'il y a encore un marché pour nos propres huîtres si on pouvait les fournir. Et si la production de nos huîtres était augmentée nos marchands pourraient les vendre sur les marchés étrangers, où elles sont toujours en demande. Mais pendant que les prix augmentent et que les huîtres deviennent plus rares, il n'est que juste d'en empêcher la destruction complète, et toute personne qui étudierait et cultiverait les huîtres trouverait aussi que c'est une industrie profitable.

SAISON DE PÊCHE.

La saison de pêche actuelle commence le 16 septembre et se continue jusqu'à ce que la glace se forme sur les bancs. L'arrêté en conseil à ce sujet se lit comme suit :—La pêche aux huîtres ou à toute autre écaille à travers la glace est défendue. Généralement la glace se forme vers le commencement de décembre, ce qui donne environ 10 ou 11 semaines de pêche d'automne. La saison de pêche s'ouvre de nouveau vers la fin d'avril et se ferme au 31 mai ; mais à cette époque la plupart des pêcheurs se livrent à la pêche au homard, et la pêche aux huîtres est beaucoup moins active qu'à l'automne. A mon avis les saisons de pêche sont bien arrangées, et je ne vois pas de nécessité d'un changement; faire la saison plus courte ne profiterait pas aux huîtres, car on les pêcherait avec plus de vigueur pendant le temps, et il est clair qu'un grand nombre de pêcheurs pêchant sur un même banc pendant une saison courte feront autant de dommages, sinon plus, qu'un plus petit nombre pêchant pendant plus longtemps. On constate aussi qu'au commencement de la saison il y a des pêcheurs de partout, mais à mesure qu'elle avance, que la température devient plus froide et les huîtres plus difficiles à obtenir, le nombre des pêcheurs diminue, et il ne reste sur les bancs que les pêcheurs réguliers, qui persistent tant qu'ils ne sont pas forcés par la glace d'abandonner.

On trouvera dans le trente-unième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries (division des Pêcheries), page 259 année 1898, un travail très complet sur l'ostréiculture, qui y est traitée à tous les points de vue. Il ne m'est pas nécessaire conséquemment de répéter ici ces détails.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ERNEST KEMP,
Expert en ostréiculture.

ANNEXE N° 12.

RAPPORT DU COMMANDANT O. G. V. SPAIN SUR LE SERVICE DE PROTECTION DES PÊCHERIES DU CANADA.

OTTAWA, 30 décembre 1899.

A l'honorable sir LOUIS H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le service de protection des pêcheries pour l'année 1899.

La flotte comprenait les navires suivants:—

Acadia, commandant O. G. V. Spain.
Curlew, capitaine, J. H. Pratt.
Constance, capitaine George May.
La Canadienne, commandant W. Wakeham.
Petrel, capitaine E. Dunn.
Kingfisher, capitaine W. H. Kent.
Osprey, capitaine C. T. Knowlton.
Quadra, capitaine J. Walbran.

Ce dernier navire n'a été employé qu'à intervalles, lorsqu'il était nécessaire, sur la côte du Pacifique.

Depuis le commencement de la saison plusieurs changements ont été faits dans la flotte. Deux nouveaux navires ont été construits, un en Ecosse, le *Minto*, et l'autre dans l'Ile du Prince-Edouard, le *Brant*. On trouvera les dimensions et autres renseignements concernant ces navires dans une autre partie du Rapport du ministère de la Marine et et des Pêcheries. Le remorqueur *Dolphin*, dont l'on s'est servi pendant quelques années dans la baie Georgienne pour protéger les intérêts des pêcheurs, (besogne qui incombe principalement aujourd'hui aux gouvernements provinciaux) a été vendu.

Ces différents navires faisaient généralement la patrouille aux endroits suivants:—

L'*Acadia* faisait le service depuis l'île du Cap Sable, dans la Nouvelle Ecosse, jusqu'au cap de Gaspé, Québec, et comme d'ordinaire faisait l'inspection de la flotte d'une manière générale. Ce navire a été remis a neuf l'année dernière. Les réparations ont coûté $10,000, et il est maintenant en très bon état pour faire sa besogne pendant encore quelques années. Ses chaudières et ses machines sont en très bon ordre,considérant leur âge. Cet état de choses satisfaisant est presque entièrement dû aux bons soins qu'en prend le mécanicien en chef, M. D. M. A. Mooney, qui a la charge des machines depuis qu'il est entré au service du gouvernement.

Curlew.—Ce navire fait le service dans la baie de Fundy, sur la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse, et la côte du Cap-Breton. Il fait aussi un voyage à Miramichi pour le service des pilotes. C'est un très bon petit navire qui a rendu beaucoup de services en empêchant la pêche illégale du homard, en protégeant la limite des trois milles, en percevant les primes, etc.

Constance.—Ce navire a été employé exclusivement à la perception du revenu. On l'a peint en blanc cette année; on suppose que cette couleur le rend moins visible aux contrebandiers que lorsqu'il était peint en noir.

La Canadienne.—Ce navire, qui est sous le commandement du capitaine Wakeham, a travaillé indépendamment du reste de la flotte, et surveille presque constamment les côtes de Québec et du Labrador. On trouvera un compte rendu de ses travaux avec les rapports des inspecteurs.

Petrel.—Employé sur les grands lacs à la protection de chaque frontière, et surveillant les intérêts des pêcheurs, généralement. On l'a aussi employé par intervalles à placer et lever les bouées dans le district où s'exerçait sa surveillance.

Kingfisher.—Cette goélette, comme d'habitude, a été stationnée à Souris, Ile du Prince-Edouard, pendant la première partie de la saison, mais à la demande du capitaine Kent, je l'ai envoyée à Georgetown plus tard. Elle a fait de la bonne besogne en surveillant la côte et en arrêtant la pêche illégale du homard. A l'automne elle a été envoyée à Sydney, le capitaine ayant reçu instruction d'aller représenter la marine canadienne au carnaval de Sydney, où un grand nombre de frégates anglaises et françaises étaient assemblées. Son équipage a gagné le prix dans la course "gig", et j'ai reçu une lettre de remerciement de la part du maire de Sydney pour le concours précieux que la *Kingfisher* a donné; plus tard, on lui a mis un gréement de voiles neuves. Le capitaine avait reçu carte blanche pour acheter lui même le matériel de ces voiles et de les faire faire; jusqu'à présent, je n'ai pas eu occasion de pouvoir en faire l'examen.

Sprey.—Les quartiers généraux de cette goélette étaient à Canso en été, et à North-Sydney en automne. Son service a consisté surtout à empêcher la pêche illégale du homard.

Le général lord William Seymour, commandant anglais dans l'Amérique du Nord, a fait un voyage sur cette goélette au printemps, et l'a trouvée bien rapide.

Le capitaine Knowlton a saisi à Canso, au mois de novembre dernier, le bateau de pêche américain *Flora L. Nickerson.* Des détails sur cette saisie seront donnés plus tard.

Quadra.—Ce navire a rendu de précieux services sur les côtes de la Colombie Anglaise chaque fois qu'on en a eu besoin. Le capitaine Walbran m'a toujours tenu parfaitement au courant de tous les mouvements des pêcheurs étrangers sur la côte du Pacifique. On trouvera plus loin un compte rendu de l'ouvrage fait par chaque capitaine, et les mouvements de son navire.

On a employé encore cette année trois petits remorqueurs pour supprimer la pêche illégale du homard, ce qu'ils ont fait avec succès.

Florence C.—Un remorqueur nolisé sous le commandement du premier officier Burns, du *Curlew*, et manœuvré par un équipage du même navire. Ce remorqueur avait à surveiller la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse.

Davies.—La propriété du gouvernement et sous la conduite du premier officier Graham, de la goélette *Kingfisher*, et manœuvré par un équipage de l'*Acadia*, a stationné dans le détroit de Northumberland et sur les côtes du Cap-Breton.

Brant.—C'est un nouveau navire appartenant au gouvernement, et qui a fait le service sous la conduite du garde-pêche Hobkirk, de Charlottetown. Je suis heureux de pouvoir dire qu'il y a eu beaucoup moins de pêche illégale cette année que jamais auparavant. J'en suis d'autant plus heureux que mes officiers et moi-même ne sommes pas dans la pénible et désagréable obligation de détruire du matériel de pêche, trappes à homard, lignes, etc.

Il sera peut-être intéressant de publier les instructions qui ont été données au commandant du service de protection des pêcheries en 1886, et adressées aussi aux différents capitaines. Sir Louis H. Davies, le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries, m'a donné instruction de conserver en vigueur les mêmes règlements, qui sont comme suit:—

INSTRUCTIONS SPÉCIALES *adressées aux officiers des pêcheries, magistrats ex-officio, commandant les steamers et vaisseaux de police chargés de la protection des pêcheries des côtes du Canada.*

OTTAWA, 16 mars 1886.

MONSIEUR,—Dans l'accomplissement du service spécial et important qui vous est confié, vous vous guiderez sur les instructions confidentielles qui suivent.

Pour raison de commodité, ces instructions ont été divisées en différents chefs, savoir: *Pouvoirs, Juridiction, Devoirs et Instructions générales.*

POUVOIRS.

Les pouvoirs dont vous êtes investi dérivent entre autres des statuts suivants, et doivent être exercés en conformité de ces satuts, savoir : l' " Acte concernant la pêche par les navires étrangers " (31 Vic., ch. 61, du Canada), et le statut subséquent, intitulé : " Acte pour amender l'acte concernant la pêche par les navires étrangers ", fait et passé le 12 mai 1870 (33 Vic., ch. 15, du Canada) ; ainsi que l' " Acte modifiant de nouveau le même acte " (34 Vic., ch. 23, du Canada).

Le chapitre 94 des Statuts Revisés (troisième série) de la Nouvelle-Ecosse, intitulé : *Of the Coast and Deep Sea Fisheries*, modifié par l'acte intitulé : " *An Act to amend Cap.* 94, *of the Revised Statutes of Nova Scotia* (29 Vict., ch. 35).

L'acte passé par la législature de la province du Nouveau-Brunswick, intitulé : " *An Act relating to the Coast Fisheries, and for the prevention of Illicit Trade in Prince Edward Island, and the coasts and harbors thereof,*"

Vos pouvoirs s'appuient aussi sur les règlements qui ont été ou qui pourront être passés par le Gouverneur général en conseil, et les instructions qui vous sont donnés par le département de la Marine et des Pêcheries, en exécution de l'Acte des Pêcheries ci-dessus cité.

Comme officier des pêcheries vous avez plein pouvoir de faire observer les actes et règlements des pêcheries par les navires de pêche et les pêcheurs étrangers dans les endroits des côtes du Canada où en vertu de la convention de 1818, ils sont admis en commun avec les navires de pêche et les pêcheurs britanniques aux privilèges de prendre, de saler et faire sécher du poisson.

Vous recevrez du département des Douanes des instructions qui vous autoriseront à agir comme officier de douane, et en cette qualité vous aurez à veiller à ce que les lois et règlements relatifs au revenu soient respectés.

JURIDICTION.

Vous n'exercerez de juridiction à l'égard des navires de pêche et des citoyens étrangers faisant la pêche, que dans les limites de " trois milles marins d'aucune des côtes, baies, anses ou havres " du Canada.

Quant aux Iles de la Madeleine, bien que la permission d'y débarquer, d'y faire sécher et d'y saler du poisson ne soit pas expressément donnée aux pêcheurs américains par les termes de la convention, le gouvernement n'a pas pour le moment l'intention d'en exclure les pêcheurs américains.

DEVOIRS.

Il sera de votre devoir de protéger les pêcheries des côtes du Canada en conformité des conditions établies par la convention du 20 octobre 1818, dont le premier article se lit comme suit :

" Attendu qu'il s'est élevé des différends relativement à la liberté réclamée par les Etats-Unis, pour leurs habitants, de prendre, de faire sécher et de saler du poisson sur certaines côtes, baies, havres et criques situés dans les possessions de Sa Majesté Britannique en Amérique, il est convenu entre les hautes parties contractantes, que les habitants des dits Etats-Unis auront pour jamais, en commun avec les sujets de Sa Majesté Britannique, la liberté de prendre du poisson de toute espèce sur cette partie de la côte sud de Terre-Neuve qui s'étend depuis le cap Ray jusqu'aux îles du Rameau, sur la côte occidentale et septentrionale de Terre-Neuve, depuis le dit cap Ray jusqu'aux îles Quirpon, sur les rivages des îles de la Madeleine, et aussi sur les côtes, baies, havres et criques, depuis Mont-Joly, sur la côte méridionale du Labrador, jusqu'au détroit de Belle-Ile, et de là au nord indéfiniment le long de la côte, sans préjudice cependant d'aucun des droits exclusifs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson ; il a été aussi convenu que les pêcheurs américains auront pour toujours la liberté de faire sécher et de saler du poisson dans les baies, havres et criques inhabités de la partie méridionale de la côte de Terre-Neuve, décrite ci-

dessus, et de la côte du Labrador ; mais aussitôt que ces endroits, ou seulement une partie quelconque, seront habités, il ne sera plus légal pour les dits pêcheurs de faire sécher ou de saler du poisson dans cette partie habitée, à moins d'un arrangement préalable à cet effet avec les habitants, propriétaires ou possesseurs du terrain."

Et les Etats-Unis, par le présent article, renoncent pour toujours à toute liberté que leurs habitants auraient eue ou auraient réclamée jusqu'à ce jour, de prendre, de faire sécher ou de saler du poisson, sur celles des côtes, baies, criques ou havres des possessions de Sa Majesté Britannique en Amérique, non comprises dans les limites ci-dessus mentionnées, non plus qu'à la distance de trois milles des dites côtes, pourvu cependant que les pêcheurs américains soient admis à entrer dans ces baies ou havres, pour s'y abriter et y réparer des avaries, y acheter du bois, y faire de l'eau, et non pour aucun autre objet quelconque ; dans ces cas divers, ils seront soumis à telles restrictions qui pourront être nécessaires pour les empêcher de prendre, de faire sécher ou de saler du poisson dans les dits endroits, ou d'abuser en aucune autre manière des privilèges que leur réserve le présent article."

Vous voyez que cet article assure aux pêcheurs américains le privilège de prendre du poisson sur la côte méridionale du Labrador aux endroits où cette côte est inhabitée, ou dans les parties habitées, s'il y a eu arrangement préalable à cet effet avec les habitants ou les propriétaires du terrain.

Partout ailleurs l'exclusion des navires et bateaux étrangers est absolue pour ce qui est de la pêche, et cette exclusion doit être mise à effet dans les limites établies par la convention de 1818, ces navires et bateaux étrangers n'étant admis dans les baies et havres que pour quatre fins seulement, savoir : *s'y abriter, y réparer des avaries, y acheter du bois et y faire de l'eau.*

Vous aurez à contraindre, s'il est nécessaire, les pêcheurs américains qui font la pêche et qui, en commun avec les pêcheurs britanniques, jouissent des privilèges de prendre et saler du poisson dans les endroits où les admet le traité de 1818, à observer la paix et garder le bon ordre.

Vous verrez à ce qu'ils obéissent aux lois du pays, qu'ils ne molestent pas les pêcheurs britanniques faisant la pêche, et qu'ils observent en tous points les règlements établis pour l'exécution des lois de pêche.

Vous empêcherez que les navires et bateaux étrangers qui entrent dans les baies et havres pour les fins ci-dessus mentionnées, n'en profitent pour y prendre, saler ou faire sécher du poisson, pour y acheter de la boitte, de la glace ou des provisions, ou pour transporter des chargements, ou pour y faire aucune transaction ayant trait à leurs opérations de pêche.

Le gouvernement ne désire pas que vous donniez une interprétation étroite au terme " inhabitée ". Des endroits où il se trouve seulement quelques habitations isolées peuvent en certain cas ne pas être regardés comme " habités " selon l'esprit de la convention. Cela dépend dans une certaine mesure de la situation et des circonstances de l'établissement. A cet égard, on doit tenir compte des droits tant personnels que réels. *Avec l'esprit de conciliation qui doit en général présider à la mise à exécution de ces instructions, et sachant que le gouvernement de Sa Majesté désire qu'il ne soit pas insisté rigoureusement sur le droit d'exclusion*, vous serez disposé à interprêter ce terme dans le sens le plus libéral qui soit compatible avec les droits de toutes les parties.

Mais si cette tolérance allait nuire aux pêcheurs britanniques, ou faire dommage aux propriétés des Canadiens, vous vous abstiendrez de l'exercer et insisterez sur une exclusion complète.

Il faudra faire comprendre aux Américains ainsi admis qu'outre l'obligation qu'ils ont en commun avec ceux des sujets de Sa Majesté avec qui ils ont également en commun le privilège de faire la pêche dans les eaux coloniales, d'obéir aux lois du pays, et spécialement aux actes et règlements destinés à garantir à qui de droit la jouissance paisible et profitable des pêcheries, il leur incombe surtout celle de maintenir la paix et l'ordre dans les endroits peu établis auxquels les dispositions libérales des autorités canadiennes leur permettent l'accès.

Partout où des navires étrangers pêcheront dans les eaux canadiennes, vous les contraindrez d'observer les lois de pêche. Vous devrez spécialement attirer leur attention sur les dommages qui résultent de la pratique de nettoyer le poisson à bord,

lorsque le navire est à la mer, et de jeter les débris à l'eau, ce qui gâte les fonds de pêche et les frayères. L'Acte des Pêcheries (art. 14) impose une forte amende pour cette offense.

Vous aurez le soin de vous enquérir et faire rapport de toute méthode de pêche et de toute pratique suivies par les pêcheurs étrangers qui pourraient nuire aux pêcheries.

INSTRUCTIONS GÉNÉRALES.

Vous aborderez tout navire de pêche que vous trouverez dans les limites décrites plus haut, et s'il est à pêcher, ou se prépare à pêcher, ou s'il est évident qu'il a pêché dans les limites prohibées, alors aussitôt, en vertu de l'autorité qui vous est conférée par votre commission et sous l'autorité des actes déjà cités, vous saisirez (et en cela vous ne serez justifiable de recourir à la force qu'après que tous les autres moyens auront échoué) tout navire trouvé en frais de contravention à la loi et vous l'enverrez ou le conduirez dans un port pour qu'il y soit condamné.

Il vous sera envoyé pour votre information et pour être distribués des exemplaires des actes du parlement qui décrètent la saisie et la confiscation de tout navire, vaisseau ou bateau étranger trouvé faisant la pêche, se préparant à la pêche, ou ayant évidemment pêché dans les limites prohibées.

Si vous avez l'occasion de forcer quelque navire de pêche ou quelque pêcheur américain de se conformer aux stipulations de l'Acte des Pêcheries et des Règlements de Pêche à l'égard des méthodes de pêche et des pratiques incidentes, dans les endroits où ils sont admis en vertu de la convention de 1818,—particulièrement à l'égard du lest, des débris de poisson, de la manière de tendre les rets et de retirer les seines, et de l'usage des lignes de fond dites *trawls* ou *bultows*, plus particulièrement dans les parages des Iles de la Madeleine,—votre pouvoir et votre autorité dans ces cas seront semblables à ceux de tout autre officier de pêcheries préposé à l'exécution des lois de pêche dans les eaux canadiennes. (*Voir Acte des Pêcheries.*)

Si un navire, vaisseau ou bateau étranger est trouvé en contravention avec les stipulations de la convention, et résiste à la saisie, ou s'échappe après avoir été pris, il reste toujours passible d'être saisi et détenu si vous le retrouvez dans les eaux canadiennes, et partout dans les eaux britanniques s'il est poursuivi par les croiseurs de Sa Majesté. Mais il est important de mettre un grand soin à s'assurer que l'on ne se trompe pas de navire.

Tout navire ainsi saisi devra être placé, le plus tôt possible, sous la garde du percepteur des douanes le plus rapproché; et vous devrez informer le gouvernement avec la plus grande diligence, et produire des dépositions de votre maître, commis, lieutenant ou contremaître, et de deux au moins des plus respectables de vos matelots. Vous aurez soin d'indiquer l'endroit précis où la pêche illégale a eu lieu, ainsi que celui où le vaisseau, navire ou bateau a été saisi.

Vous contrôlerez les relèvements au moyen de sondages et marquerez l'endroit avec une bouée (si c'est possible) afin de pouvoir mesurer la distance de la côte, et vous indiquerez d'autres points apparents et amarques qui seront propres à déterminer d'une manière incontestable la position illégale du navire, vaisseau ou bateau saisi.

N'omettez aucune précaution pour établir sur les lieux mêmes que l'infraction a été commise à moins de trois milles de la côte.

Comme il est possible que quelque embarcation de pêche étrangère soit poussée dans les limites prohibées ou dans les eaux canadiennes par des vents contraires ou violents, par de fortes marées ou par mésaventure, ou par quelque autre cause indépendante de la volonté du commandant et de l'équipage, vous tiendrez compte de ces circonstances et vous vous assurerez des causes qui ont amené cette embarcation dans nos eaux, avant que de recourir à la saisie et détention du vaisseau.

Lors de la capture d'un navire, il sera à propos d'y transférer, par précaution, une partie de votre équipage, et de prendre à bord du navire dont vous avez le commandement une partie de l'équipage du navire ainsi saisi; ayant soin d'amener d'abord les couleurs flottant au moment de la saisie. Si vos forces ordinaires ne le permettent pas, ou si elles se trouvent trop réduites à raison de plusieurs prises, vous tâcherez d'employer quelques personnes sûres.

Vous débarquerez la portion de l'équipage étranger ainsi à bord du vaisseau du gouvernement à l'endroit le plus rapproché où il y a un consul des Etats-Unis, ou à l'endroit qui offre le plus de facilité de communication avec quelqu'un des consulats américains du Canada, et l'y laisserez.

Lorsque vous ferez la rencontre de quelque vaisseau de Sa Majesté dans les environs des stations de pêche, vous devrez, si la chose se peut, aller à bord pour vous aboucher avec le commandant naval, et recevoir les recommandations qu'il voudra bien vous donner, sans préjudice des présentes instructions, et vous lui fournirez tout renseignement que vous pourrez au sujet des navires étrangers; vous lui direz quels navires vous avez abordés, et où vous l'avez fait,

Ne manquez pas de tenir écriture de tout ce qui se rattache aux navires de pêche étrangers, en indiquant les noms, le tonnage, les propriétaires, l'équipage, le port, la pêcherie, la cargaison, le voyage, la destination, et (si la chose se peut) la quantité de poisson pris. Faites rapport de votre service aussi souvent que possible, et faites savoir au département, chaque fois que vous le pourrez l'endroit le plus probable où des instructions pourront vous parvenir aux époques déterminées.

Il vous sera envoyé des ordres au sujet des stations et des limites dans lesquelles vous aurez à croiser, et toutes autres instructions qui pourront être jugées nécessaires.

Il résulte beaucoup d'inconvénients de ce que les navires de pêche canadiens négligent d'arborer leurs couleurs. Veuillez attirer l'attention des commandants sur ce fait, et les prier de déployer leurs couleurs sans qu'il soit décessaire de les héler ou d'aller à bord.

Je ne puis trop fortement vous représenter, et vous ne pourrez avec trop de sollicitude vous appliquer à faire comprendre aux officiers et à l'équipage qui seront placés sous votre commandement, que le service que vous et eux avez à faire doit être accompli avec modération et discrétion.

Le gouvernement compte sur la prudence, le tact et la fermeté que vous mettrez dans l'accomplissement de la mission dont vous êtes chargé.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur

GEORGE E. FOSTER,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Il m'est très agréable de rendre encore hommage à l'excellence et à la bonne conduite générale des officiers et des hommes qui ont été sous mon commandement pendant la dernière saison. Le service est difficile et monotone, particulièrement ardu à la fin de l'automne.

La flotte a fait la patrouille de plus de 87,000 milles de côtes, et les pêcheurs étrangers n'ont guère eu la chance de pratiquer le braconnage. Les bâteaux-pêcheurs sont suivis à la piste pendant qu'ils se trouvent dans nos eaux; nous montons à leur bord et nous y recueillons toutes les données possibles sur leurs captures de poisson, sur les endroits où elles ont été opérées, etc.

CONFISCATIONS.

Le capitaine Knowlton, de l'*Osprey*, a saisi, à Canso, Nouvelle-Ecosse, le bateau de pêche des Etats-Unis *Flora L. Nickerson* pour infraction aux lois de pêche, parce que ce bateau avait acheté des provisions et des munitions à Canso, sans s'être préalablement muni d'un permis canadien. Le *Flora* fut saisi et une garde fut placée à son bord; mais par ordre du Département, je l'ai remis en liberté le lendemain, quoique son patron eut consenti à se procurer immédiatement un permis *modus vivendi*.

Une autre saisie, celle du bateau de pêche des Etats-Unis *Stranger*, fut opérée à Lockeport, Nouvelle-Ecosse; mais c'était simplement pour une affaire de douanes. Il fut remis en liberté après avoir payé une amende de vingt-cinq dollars.

PERMIS À DES NAVIRES DE PÊCHE DES ÉTATS-UNIS.

Le même arrêté en Conseil a été rendu, sanctionnant la continuation de permis *modus vivendi* à des pêcheurs des Etats-Unis ; des permis semblables furent accordés en 1899.

LISTE des bateaux de pêche des Etats-Unis qui ont obtenu des permis en vertu de l'acte intitulé "Acte concernant les bateaux de pêche des Etats-Unis d'Amérique" pendant l'année 1899.

Nom du bateau.	Port d'entrée.	Tonnage.	Port de sortie.	Honoraire. $ c.
Levanter	Salem, Mass	28	Yarmouth, N.-E	42 00
Esther Anitu	Boston "	72	Shelburne, N.-E	108 00
Horace Albert	Gloucester "	65	Yarmouth, N.-E	97 50
Annie E. Lane	Salem "	29	"	43 50
Nannie C. Bohlin	Gloucester "	97	Halifax, N.-E	145 50
Elector	" "	84	Pubnico, N.-E	126 00
Anna L. Sanborn	Salem "	17	Yarmouth, N.-E	25 50
Parthia	Gloucester "	77	"	115 50
Fernwood	" "	96	"	144 00
A. R. Lawson	" "	85	Pubnico, N.-E	127 50
Florence	" "	63	Halifax, N.-E	94 50
Mystery	" "	89	Pubnico, N.-E	133 50
Senator Saulisbury	" "	77	"	115 50
W. E. Morrissey	" "	93	Tusket, N.-E	139 50
Emma E. Witherell	" "	81	"	121 50
Margaret	" "	107	"	160 50
Mabel D. Hines	Beverly "	92	"	138 00
Virginia	Gloucester "	81	Yarmouth, N.-E	121 50
Meteor	" "	96	Pubnico, N.-E	144 00
Hazel Oneita	" "	73	Tusket, N.-E	109 50
Lawrence A. Munroe	" "	84	Barrington, N.-E	126 00
John L. Nicholson	" "	92	Yarmouth, N.-E	138 00
Annie Wesley	" "	65	Pubnico, N.-E	97 50
Essex	" "	84	"	126 00
S. P. Willard	" "	88	Halifax, N.-E	132 00
Stranger	" "	59	Lockeport, N.-E	88 50
Thetis	" "	67	Yarmouth, N.-E	100 50
Shenandoah	" "	77	Barrington, N.-E	115 50
O. W. Holmes	" "	75	Lockeport, N.-E	112 50
Marsala	" "	54	"	81 00
Howard Holbrook	" "	69	"	103 50
Robin Hood	" "	65	Barrington, N.-E	97 50
Landseer	" "	71	Pubnico, N.-E	106 50
Harvester	" "	76	Shelburne, N.-E	114 00
Grayling	" "	88	Lockeport, N.-E	132 00
Admiral Dewey	" "	78	Canso, N.-E	117 00
E. C. Hussey	Beverly "	42	"	63 00
Fannie S. Orne	Gloucester "	61	Lockeport, N.-E	91 50
Edward A. Perkins	" "	58	Canso, N.-E	87 00
Ellen F. Gleason	" "	42	"	63 00
New England	" "	59	"	88 50
Hattie L. Trask	" "	48	"	72 00
Alice M. Parsons	" "	43	"	64 50
Richard Lester	" "	47	"	70 50
S. F. Maker	" "	78	Port-Hawkesbury, N.-E	117 00
J. W. Collins	" "	52	"	78 00
A. R Crittenden	" "	56	"	84 00
D. A. Wilson	" "	61	Tusket, N.-E	91 50
Elsie M. Smith	" "	83	Arichat, N.-E	124 50
Eliza B. Campbell	" "	69	"	103 50
Mabel Leighton	" "	48	"	72 00
Lottie Gardner	" "	77	Barrington, N.-E	115 50
Hattie E. Worcester	" "	89	Shelburne, N.-E	133 50
Jennie B. Hodgin	" "	85	Arichat, N.-E	127 50
Masconoma	" "	67	"	100 50
Blue Jacket	" "	86	Sydney-Nord, N.-E	129 00

LISTE des bateaux de pêche des Etats-Unis qui ont obtenu des permis, etc.—*Fin.*

Nom du bateau.	Port d'entrée.	Tonnage.	Port de sortie.	Honoraire.
				$ c.
Nellie Dixon	Boston, Mass	68	Liverpool, N.-E	102 00
Ralph F. Hodgson	Gloucester "	59	Amherst, M.I., Qué	88 50
Bessie M. Devine	" "	91	"	136 25
Quickstep	" "	75	Canso, N.-E	112 50
Harry G. French	" "	67	Shelburne, N.-E.	100 50
Eliza H. Parkhurst	" "	85	Canso, N.-E	127 50
Lizzie Griffin	" "	71	"	106 50
Agnes E. Downes	" "	59	"	88 50
Lizzie B. Adams	" "	58	Port-Hawkesbury, N.-E.	87 00
Electa A. Eaton	" "	73	Whitehaven, N.-E.	109 50
Eleazar Boynton	" "	63	Sydney-Nord, N.-E.	94 50
Annie Greenlaw	" "	69	Yarmouth, N.-E	103 50
Reporter	" "	60	Liverpool, N.-E	90 00
F. W. Homans	" "	44	Port-Mulgrave, N.-E	66 00
Golden Hope	" "	75	Pubnico, N.-E	112 50
Helen F. Whittier	" "	92	Yarmouth, N.-E.	138 00
Dawson City	Boston "	49	Canso, N.-E	73 50
Winona	Gloucester "	78	Pubnico, N.-E	117 00
Commonwealth	" "	60	Canso, N.-E	90 00
Grace Darling	Salem et Beverly "	47	"	70 50
Lucille	Gloucester "	72	"	108 00
Oliver F. Kilham	Salem et Beverly "	44	"	66 00
Flora L. Nickerson	North Bay, Me	63	"	94 50
George Temple	New-York, N.-Y	44	Yarmouth, N.-E	66 00
	Total	5,511		$8,266 25

Nombre de bateaux	80
Tonnage	5,511
Somme reçue pour honoraires	$8,266 25

Le tableau suivant donne le chiffre des permis accordés à des bateaux de pêche des Etats-Unis depuis 1888 :—

1888	36
1889	78
1890	119
1891	98
1892	108
1893	71
1894	53
1895	47
1896	77
1897	40
1898	79
1899	80

Le tableau suivant donne les noms des bateaux de pêche américains qui sont entrés dans les ports canadiens depuis le 1er janvier jusqu'au 1er novembre 1899, et indique en même temps le nombre de fois que chaque bateau est entré. Le grand nombre de ces entrées, 1,228 en tout, montre jusqu'à quel point les pêcheurs américains utilisent nos ports.

Liste des bateaux de pêche des Etats-Unis qui sont entrés dans les ports canadiens depuis le 31 octobre 1898 jusqu'au 31 octobre 1899, indiquant le nombre de fois que chacun de ces bateaux est entré dans ces différents ports; la plupart avant d'entrer dans nos ports avaient reçu la visite de nos côtres en dedans de nos limites.

Numéro.	Nom du bateau.	Arichat.	Barrington.	Canso.	Georgetown, I.P.-E.	Halifax.	Liscombe.	Liverpool.	Lockeport.	Louisbourg.	Lunenburg.	Sydney-N.	Port-Hawkesbury.	Port-Hood.	Port-Mulgrave.	Shelburne.	Souris, I.P.-E.	Whitehead.	Yarmouth.	Total.
1	Arthur D. Story	1								1										2
2	Admiral Dewey	1		4		2							1							8
3	A. R. Crittenden					1	2		1			2	1							7
4	Alva			1																1
5	Argo			1												1				2
6	Arbutus			1						2		1				2				6
7	A. E. Whyland									3										3
8	Atlanta															2			3	5
9	Annie Wesley			1					3	1									2	7
10	A. P. Gifford			1		1														2
11	Annie S. Sanbourne		2													1			12	15
12	Arthur Binney																		1	1
13	Agnes E. Downs			4								1				1				6
14	Annie Greenlaw					1				1						10				12
15	Alice R. Lawson			1						2		1				1			1	6
16	Alice M. Parsons			5																5
17	Arbitrator			1												2				3
18	A. T. Coffin																		1	1
19	Annie E. Lane		2																11	13
20	A. S. Clifford					1														1
21	Annie C. Hall		2				1									1				4
22	A. S. Cornell															1				1
23	Annie E. Waterman															1				1
24	Addie M. Story															2				2
25	Almeida															2				2
26	Blue Jacket			1						1									2	6
27	Bessie M. Devine			3								2								3
28	Belle Franklin			1																2
29	Bertha May												1						1	1
30	Braganza					2			1				1		1					5
31	Cecil H. Lowe															1				1
32	Commonwealth			3			1		2							5			2	13
33	Carrie W. Babson			1						1										2
34	Canopus															1				1
35	Columbia		1	1		1													2	5
36	Carleton Belle			1														1		2
37	Conductor			2			1										1	1		5
38	Centennial			1		2				1							1			5
39	Carrie E. Phillips															1			1	2
40	Cosmopolitan																		1	1
41	Carrier Dove																		2	2
42	Clara Clarita									1										1
43	Clara P. Sewell		1																	1
44	Carrie C															2				2
45	Dido			2																2
46	David Sherman																		1	1
47	D. A. Wilson			1						1						2			2	6
48	Dawson City			2						1		1	1							5
49	Dora A. Lawson									1										1
50	Eliza B. Campbell	4		2		1										1				8
51	Elsie M, Smith	2		2				1										2		7
52	Elenora	1		1									1							3
53	Eldora																	1		1
54	E. C. Hussey			1									1			3			4	9
55	Ethel B. Jacobs					1						1						2		4
56	Edward Trevoy						1									1		2	2	6
57	Edward A. Rich		1			2	1									1			1	6
58	Ella G. King							1	1										2	4
59	Ester Anita			2		1			7							8		1		19
60	Elisa Boynton											1				1				

LISTE des bateaux de pêche des Etats-Unis qui sont entrés dans les ports canadiens depuis le 31 octobre 1898 jusqu'au 31 octobre 1899, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom du bateau.	Arichat.	Barrington.	Canso.	Georgetown, I.P. E.	Halifax.	Liscombe.	Liverpool.	Lockeport.	Louisbourg.	Lunenburg.	Sydney-Nord.	Port-Hawkesbury.	Port-Hood.	Port-Mulgrave.	Shelburne.	Souris, I.P.-E.	Whitehead.	Yarmouth.	Total.
61	Emma W. Brown															1				1
62	Elsie F. Rowe							1	1											2
63	Ellen F. Gleason			5		3		4						1		5	1			19
64	Edward A. Perkins			3				1		1		1				1				7
65	Emma & Ellen							1								1			1	3
66	Edwin B. Holmes		1	1															1	3
67	Electa A. Eaton			3														5		8
68	Eliza H. Parkhurst			5	1	1							1		1					9
69	Essex			1								3							6	10
70	Elector			1		1													1	3
71	Emma E. Wetherall									1									6	7
72	E. A. Rice																		1	1
73	Everett Pearce		1			1													1	3
74	Edward Glover															1			1	2
75	Effie M. Morrisey											1								1
76	Edith S. Whalen		2						2											4
77	Edith N. McInnes		1													1				2
78	E. S. Eveleth															1				1
79	Edith M. Prior															4				4
80	Evelyn L. Smith															2				2
81	Epes Tarr															1		1		2
82	Florence	2				1										3			1	7
83	Fanny S. Orne			1				1	1	3		1								7
84	Flora L. Nickerson		1	3																4
85	Fernwood			3								1				1			4	9
86	F. W. Homans				1				3						1		3			8
87	Grace Darling			1				3	1							1			2	8
88	Golden Hope							1								4			2	7
89	Governor Butler							1												1
90	Gladstone			1			1													2
91	Grayling		2	1					2							3			2	10
92	Glorianna			1																1
93	George F. Edmunds			1						1		4								6
94	Georgie Campbell			1								1				2				4
95	Golden Rod			1																1
96	Gardener M. Tarr																		2	2
97	George F. Pyke																1			1
98	Garland																1			1
99	Glenora												1							1
100	Horace B. Parker	1														1				2
101	Harry G. French	3		1			2	2		2						2				12
102	Hattie A. Heckman			1		1		2	1		2									7
103	Hazen Abbott							1												1
104	Hattie & Lottie							3			1									4
105	Helen Story							2								1		1		4
106	Hattie M. Graham							1										1		2
107	Henri N. Woods			1				3								1			2	7
108	Henry W. Longfellow							2	1							2				5
109	Hattie L. Frask			4												1				5
110	Hattie E. Worcester			1					1							4		1		7
111	Howard Holbrook			2					3			1						1		7
112	Hazel Onita			1		1						1							3	6
113	Helen F. Whitten			3		1						2							2	8
114	Harvester			1												5				6
115	Horace Albert																		6	6
116	Harvard									1										1
117	Helen G. Wells					1				1										2
118	Henry M. Stanley					2	2	1				1				3				9
119	Hattie E. Herenan												1							1
120	Hiram Lowell												1			1				2
121	Helen May Butler										1									1
122	Hattie C. Clark						1													1
123	Herald of the Morning																	1		1

LISTE des bateaux de pêche des Etats-Unis qui sont entrés dans les ports canadiens depuis le 31 octobre 1898 jusqu'au 31 octobre 1899, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom du bateau.	Arichat.	Barrington.	Canso.	Georgetown, I. P.-E.	Halifax.	Liscombe.	Liverpool.	Lockeport.	Louisbourg.	Lunenburg.	Sydney-Nord.	Port-Hawkesbury.	Port-Hood.	Port-Mulgrave.	Shelburne.	Souris, I. P.-E.	Whitehead.	Yarmouth.	Total.
124	Irving Leslie							1												1
125	Indiana			1												2				3
126	Iolanthe															2			1	3
127	Jennie B. Hodgdon	2		3			1	1								3				10
128	J. W. Collins			4		1		1				1	1			1				9
129	Joseph Rowe					1		1				1						1		4
130	James R. Clarke							1	1							2				4
131	James A. Garfield		2					1								1			2	6
132	John L. Nicholson			3				1				4							2	10
133	John S. Presson							1		1										2
134	Judique			1		1													1	3
135	James Rowe																		2	2
136	James S. Steele					1										2			5	8
137	J. K. Manning									1										1
138	Joseph McGuire									1										1
139	James E. Stetson												1		1					2
140	Jubilee						2									1				3
141	Kearsage			1						2		2								5
142	Kate L. Palmer																		2	2
143	Loring B. Haskell	2				1		2								1				6
144	Laurence A. Munroe		4	3				1	3			1						1		13
145	Latona							2			1					4		2		9
146	Lizzie B. Adams			2		1		1		1			3			1				9
147	Lottie E. Hopkins							1	2							2				5
148	Lizzie M. Stanwood		1	1		1		1												4
149	Laurel						1	1	1									1		4
150	Lottie Burns			1																1
151	Landseer		1	1						1						3			3	9
152	Lottie Gardener		2	1		3	1			1										8
153	Lizzie Griffin			3		2							2							7
154	Lucille			1		3			1							1		1	3	10
155	Lavanter		3	1				1	2			3				1		1	18	30
156	Lewis H. Giles																	1	1	2
157	Lena & Maud					2				2		5								9
158	Lora Doon						1			1						1				3
159	Lizzie M. Centre											3						1		4
160	Laurence Murdoch															2				2
161	Mabel Leighton	1		1				2		1		1	1			3		1		11
162	Masconoma	4		2				1					1							8
163	Miranda	1						6		1			2			2				12
164	Monitor	1						1								1				3
165	Mabel M. Story							1											3	4
166	Minerva							3								2				5
167	Maggie & May							1		1										2
168	Margaretta							1											1	2
169	Margaret Mathers			1		1		1											1	4
170	Maud M. Story		1					1												2
171	Marsalla			1		1		2	5			1								10
172	Mattie Winship							1								3			2	6
173	Mystery			3						1									4	8
174	Meteor			3															3	6
175	Mondego			1							1					3				5
176	Margaret Haskins			1						1		4								6
177	Margaret			2		1				1						1			1	6
178	Madonna			2						1		1							3	7
179	Mabel D. Hines			2															4	6
180	Mathew Karney		3																1	4
181	Mizpah		1																5	6
182	Marshall L. Adams															3			1	4
183	Mary F. Chisholm									1										1
184	Marguerite		3							1						2				6
185	M. B. Stetson									1										1
186	M. H. Perkins						1									2				3

Liste des bateaux de pêche des Etats-Unis qui sont entrés dans les ports canadiens depuis le 31 octobre 1898 jusqu'au 31 octobre 1899, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom du bateau.	Arichat.	Barrington.	Canso.	Georgetown, I.P.-E.	Halifax.	Liscombe.	Liverpool.	Lockeport.	Louisbourg.	Lunenburg.	Sydney-Nord.	Port-Hawkesbury.	Port-Hood.	Port-Mulgrave.	Shelburne.	Souris, I.P.-E.	Whitehead.	Yarmouth.	Total.
187	Martha A. Bradley															2				2
188	Minona																	1		1
189	Nereid							2								5				7
190	Norma					1		2												3
191	Noonday							1												1
192	Nellie Dixon							4											4	8
193	Norman Fisher					1		2								1				4
194	New England			3	1											2				6
195	Norumbega			1			1					7							2	11
196	Nannie C. Bohlin			2		4										2				8
197	Nellie Bly																		1	1
198	Normahal									1			1			1	1			4
199	Nelson Y. McFarland															3				3
200	Oressa							1												1
201	Orpheus						1	1	8									1		11
202	Oliver F. Killam			1				2								2			1	6
203	Oliver Wendell Holmes			1		1				1										3
204	Oregon			1																1
205	Olympia									1		2				1				4
206	Otis P. Lord											1								1
2)7	Pinta			1				2								2				5
208	Pauline							2				1								3
209	Puritan							1	1										2	4
210	Procyon			2															1	3
211	Parthia			2						2									4	8
212	Pilgrim									1		1								2
213	Polar Wave									1		4								5
214	Pendragon									1										1
215	Patriot															2				2
216	Pythian															2		2		4
217	Quickstep			1				5	1							1				8
218	Reporter							1					1				1	1		4
219	Richard Lester			2	1	2		2		1		1					1	2	1	13
220	Robin Hood		4	2		1		3	1							2				13
221	Ralph F. Hodgdon			2			1	1				1				2		1		8
222	Ralph Russell					1														1
223	Rigel								1							2				3
224	S. F. Maker	1		1				2					1				1			6
225	Speculator							2								5		1		8
226	S. R. Lane			1				1								1				3
227	Susie Hooper							1		1										2
228	Sarah E Lee			2				3		2						2				9
229	Sigfred			1				2												3
230	Shenandoah		2					2	1			1				1			5	12
231	Samuel R. Crane			1		1		1												3
232	Senator			1																1
233	S. P. Willard			1		2	3			1	1	2				1				11
234	Senator Salisbury			3						1		1				1			5	11
235	Sheffield																		2	2
936	Stranger					2			4	1						1		2		10
237	Senator Frye											1								1
238	Sea Fox												1							•1
339	Talisman						1	2		1										4
240	Tidal Wave			1				1												2
241	Thetis			4		1						2							5	12
242	Thomas Brundage																		5	5
243	Titania					1			1			1						1		4
244	Triton															1				1
245	Virginia			1				4		2	1	2							2	12
246	Vigilant			2												2				4
247	Viking					1													1	2
248	Vesta															1			1	2
249	Valkyrie									1		2								3

Liste des bateaux de pêche des Etats-Unis qui sont entrés dans les ports canadiens depuis le 31 octobre 1898 jusqu'au 31 octobre 1899, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom du bateau.	Arichat.	Barrington.	Canso.	Georgetown, I.P.-E.	Halifax.	Liscombe.	Liverpool.	Lockeport.	Louisbourg.	Lunenburg.	Sydney-Nord.	Port-Hawkesbury.	Port-Hood.	Port-Mulgrave.	Shelburne.	Souris, I.P.-E.	Whitehead.	Yarmouth.	Total.
250	W. H. Moody	..	..	....	..	..	..	2	..	..	....	....	....	....	....	1	....	....	1	4
251	William H. Cross	..	..	....	..	..	..	1	..	..	....	1	....	....	....	1	...	1	....	4
252	W. E. Morrissey	..	..	1	..	..	..	1	1	2	....	1	....	....	....	1	....	....	2	9
253	Winona	..	..	1	..	..	..	....	..	..	....	1	....	....	....	....	....	....	5	7
254	W. M. Young	..	..	....	..	..	..	....	..	..	....	....	....	....	1	....	....	...	....	1
255	William H. Rider	..	..	....	..	..	..	....	..	..	...	....	...	....	....	3	....	....	....	3
	Total	27	44	183	4	68	27	128	65	69	8	87	26	1	5	213	12	44	217	1,228

Dans le rapport du service de protection des pêcheries ci-joint on trouvera une liste des navigateurs et pêcheurs à la trolle de la Have, des pêcheurs a la ligne de North-Bay et du Labrador, et de la flotte de Lunenburg. Cette liste fait voir l'extension de l'industrie de la pêche dans le comté de Lunenburg.

LA PÊCHE AU MAQUEREAU.

Cette pêche a manqué presque partout. Dans plusieurs endroits on n'a pas vu un seul banc pendant toute la saison. On fait toute espèce de supposition à ce propos. Plusieurs pêcheurs croient que la faute en est à la pêche à la seine; d'autres disent que cela dépend de la quantité énorme de débris gâtés de homard ; et d'autres encore prétendent que l'on ne verra pas d'amélioration tant que des bancs entièrement nouveaux ne viendront pas sur nos côtes. Les bateaux de pêche des Etats-Unis n'ont presque rien fait, et le *Ethel B. Jacobs*, ce vaisseau qui ordinairement remportait la palme, a abandonné la partie comme désespérée, et est allé sur la côte d'Irlande, où il a subséquemment fait naufrage.

Une maison de Canso a fait cet été l'expérience de la trolle à la loutre, qui n'est, bien que quelques-uns ne la connaissent peut-être pas, que le filet traînant anglais dont les bateaux de pêche à vapeur sur les côtes d'Angleterre et d'Ecosse font un très grand usage. Vu le manque d'expérience dans la manœuvre de ce filet la tentative n'a pas eu de succès, mais il a été démontré que l'emploi du filet traînant sur nos côtes n'était pas impraticable, et avec tous les accessoires nécessaires on espère en faire une amélioration sur les méthodes de pêche actuelles. On me dit que l'on en entendra encore parler.

RAPPORTS DES OFFICIERS

Extraits des rapports des capitaines suivants commandant les côtres canadiens :—
Capitaine Knowlton, commandant *l'Osprey*; capitaine Pratt, commandant le *Curlew*; capitaine Kent, commandant le *Kingfisher*; Dunn, la *Petrel*; Walbran, *le Quadra* et May, la *Constance.*

VICTORIA, C.-B. 30 décembre 1899.

(A bord du *Quadra.*)

Commandant O. G. V. SPAIN,
Chef du service de protection des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant du service de protection des pêcheries accompli par le *Quadra* pendant la saison 1899.

Vu le grand nombre de phares et autres aides à la navigation récemment placés dans les eaux de la Colombie anglaise, nous n'avons pu donner aux pêcheries toute l'attention que leur importance croissante demande.

Le 28 juillet, j'ai commencé le service de protection des pêcheries sur la côte ouest de l'île Vancouver, en compagnie de M. Stumbles, du département de la Marine et des Pêcheries, Ottawa. Nous avons visité la rivière San-Juan, la rivière Somas, la baie Alberni et la rivière Ucbucklesit conduisant au lac Anderson. Nous avons fait l'inspection de l'écluse du moulin à papier qui empêche le saumon de monter dans la rivière Somas jusqu'aux grands lacs de l'intérieur Kleecoot et Great Central, et nous avons examiné la rivière depuis le lac Kleecoot jusqu'à Alberni. A notre retour, nous nous sommes arrêtés à la Pointe à la Loutre, où nous avons interrogé les habitants sur les habitudes du saumon dans cet endroit, et à quelle époque il montait en bancs.

Le 14 novembre, nous avons tenu une cour de justice sur le *Quadra* à la Baie de l'Alerte, pour juger une accusation portée contre le gérant et le pêcheur en chef de la *Alert Bay Canning Company*, pour pêche illégale dans la rivière Campbell, de Vancouver. Je présidais cette cour, les accusés se sont avoués coupables et ont payé l'amende imposée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN T. WALBRAN,
Capitaine du service de protection des pêcheries.

OWEN-SOUND, 30 décembre 1899.

Capit. O. G. V. SPAIN,
Chef du service de protection des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel des services accomplis par le *Petrel* pendant la saison dernière.

A la réception de votre lettre, me disant de me rendre à Goderich et d'y préparer le vaisseau pour le service, je me suis rendu à Owen-Sound le 28, j'ai terminé les préparatifs du vaisseau, et je suis parti pour le lac Erié le 8 mai, arrivant à

Amhertsburg le 9 à 2 h. 25 p. m. Après avoir pris 21 tonnes de charbon à cet endroit nous nous sommes rendus à l'île Pelée, et j'ai immédiatement établi la patrouille de la ligne frontière comme auparavant. Le 11 préparer les bouées à gaz, les remorquer au passage Pelée et en mettre une en place dans la soirée ; l'autre le lendemain, 12, à la pointe du jour, et dans les deux cas enlever les bouées d'hiver. Le même jour j'ai saisi vingt-trois rets à mailler américains tendus dans nos eaux. Le 16 j'ai saisi cinquante et un rets à mailler américains à trois nœuds au nord de la ligne frontière ; ces rets renfermaient beaucoup de poisson et quarante canards ; les rets étaient tendus dans onze brasses d'eau. Le 20 j'ai placé les bouées en bois sur Grecian Shoal et North Harbour Reef ; le 22 j'ai enlevé les balises, et j'ai fait le sauvetage de la goélette naufragée *Groton*, laissant de vingt-cinq à trente pieds d'eau au-dessus de l'épave ; le 24 j'avais préparé le navire pour célébrer la fête de la Reine, mais je reçus un télégramme du sous-ministre m'ordonnant de me rendre immédiatement au secours de la goélette *Ganges*, naufragée et abandonnée, et je partis à 8 heures du matin. Le 25 je commençai le sauvetage de la goélette ; le 29 j'engageai un plongeur, je me procurai de la dynamite, un chaland et autres appareils. Le 30 et le 31 mai, et le 1er et le 2 juin je continuai l'ouvrage de sauvetage, le terminant le dernier jour mentionné, et laissant plus de vingt pieds d'eau au-dessus de l'épave. Le 7 j'ai envoyé le bateau de sauvetage et ses accessoires de l'île Pelée à la Pointe Pelée ; le 14 j'ai livré 89 rets à C. Ross, qui avait offert $1.35 par rets, et le 30 j'ai saisi douze rets à mailler américains. Le 1er juillet, jour de la Confédération, j'ai paré le navire à Port-Dover et tiré un salut de 15 coups de canon. Le 7 août j'ai placé une balise à l'extrémité du haut-fond formant le havre de la Longue Pointe ; le 26 je me suis rendu à Windsor pour me procurer le bois nécessaire à la construction de la station de sauvetage à la Pointe Pelée ; le 29 je me suis procuré la pierre pour la fondation ; le 30 l'équipage est à terre travaillant à la construction de la station. Le 31 août et les 1er et 2 septembre, j'ai continué le travail et j'ai presque terminé la construction de la station. Le 23, j'ai saisi à la demande du percepteur Gott, d'Amhertsburg, le remorqueur américain *Leathem D. Smith* pour infraction aux lois de douanes et l'ai livré au percepteur, qui lui a infligé une amende de $400.

Le 25, ayant reçu instruction de transporter le juge Holmes et ses compagnons à l'île Pelée pour y tenir une séance de la cour de revision, j'ai pris ces personnes à mon bord et me suis rendu à l'île Pelée.

Ne pouvant y descendre, je jetai l'ancre au large de Leamington ; le 26 j'ai débarqué le juge et ses compagnons dans une petite chaloupe, parce que la tempête m'empêchait d'approcher du quai. Le juge a tenu sa cour et est revenu à bord, et je l'ai conduit à Windsor. Le 4 octobre j'ai saisi vingt-trois rets à mailler américains dans nos eaux. Ces rets renfermaient quelques harengs et cinq truites, une truite pesant 22 livres et 3 onces, la plus grosse qui a été prise dans le lac Erié, autant que j'ai pu savoir. Le 12 mon équipage a peinturé la station à l'île Pelée. Le 18 j'ai reçu instruction de me rendre à l'embouchure de la rivière Détroit pour voir ce qu'il y avait de mieux à faire avec l'épave de la goélette américaine *Mary Amelia.* Un sauveteur avait demandé $600 pour l'enlever ; j'ai mis mon équipage à l'ouvrage, j'ai coupé les mâts et vergues, et j'ai remorqué la coque dans le lac, où je l'ai placé, aussi près que possible de la grève et en dehors de la voie navigable. Le 20 novembre, ayant appris que le bateau-phare américain était parti pour lever les bouées à gaz, j'ai enlevé celles du Passage de l'île Pelée, et mis à leur place les bouées d'hiver ; j'ai remorqué les autres à Amherstburg et les ai remises en charge du gardien du phare de l'île au Bois-Blanc. Le 28 j'ai enlevé les balises de Grecian Shoal, de North Harbour Reef, et une du phare de la rivière Détroit pour le gardien du phare Hackett. Le 4 décembre j'ai saisi dix rets à mailler américains que j'ai laissés à Amherstburg. Le soir du 8, ayant reçu de vous un télégramme disant que "si je croyais pouvoir m'échapper des glaces de partir tout de suite pour Owen-Sound", et comme l'année dernière, pour avoir retardé une journée nous avons été surpris par les glaces, j'ai cru sage de courir le moins de risques possibles, et le 9 je partais, arrivant à Sarnia le lendemain matin, remontant le lac Huron jusqu'à Sand Beach, où nous arrivâmes à 10.10 du soir. Nous atteignions Cone Island le lendemain au point du jour et juste à temps pour nous mettre à couvert contre l'une des plus grosses tempêtes de la saison

vue sur le lac Huron. Le fait d'avoir voulu lever la bouée-cloche à Jackson's Cove m'a retardé et je n'ai pu atteindre Owen-Sound qu'à midi et 25 minutes le 12. Je plaçai le navire dans ses quartiers d'hiver et sa commission prit fin le 14.

REMARQUES.

Vous remarquerez une grande diminution dans le chiffre des saisies de rets cette année. Le pêcheur américain trouve que cela ne le paie pas de risquer ses rets dans nos eaux. Nous avons exercé une patrouille presque continuelle sur la ligne frontière. J'ai ordonné une marge d'un mille ou à peu près dans le lac, afin d'être certain de mon territoire; les pêcheurs ont quelquefois empiété sur cette limite. J'ai constaté qu'il fallait les tenir à la frontière. Si j'en laisse un la dépasser, il en viendra un autre qui ira un peu plus loin. On a encore fait la chasse aux rets tendus au fond de l'eau, cette année, mais on n'a pas trouvé de rets. Les pêcheurs en ont trop perdu de cette façon l'année dernière et ne tendent plus leurs rets sans bouée.

Vous observerez aussi que nous avons travaillé cette année beaucoup plus que l'année dernière.

La pêche dans le lac Erié a été, je crois, aussi bonne que celle de l'année dernière. Le poisson a été très abondant de bonne heure au printemps, mais la pêche d'automne n'a pas été aussi bonne. M. Edouard Harris, de la *Long Point Company*, m'a dit que la saison avait été pour lui une des meilleures depuis longtemps. Nos pêcheurs, autant que j'ai pu juger et connaître, ont bien observé les lois et règlements de pêche. J'ai compté tous les rets à enclos sur notre côté et j'ai trouvé qu'ils avaient tous leurs permis. J'ai fait l'inspection de tous les phares sur notre côte du lac Erié, à l'exception du Mohawk; il ventait toujours lorsque je me trouvai dans cette direction. J'ai trouvé les phares assez bien tenus. J'ai des craintes pour les phares Pelée Spit et Colchester, car les piliers de ces phares ont grand besoin de réparations, et si nous avons cet hiver autant de glace et de mauvais temps que l'hiver dernier, les deux phares seront en grand danger.

Le *Petrel* a filé 15,324 milles pendant la saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur.

E. DUNN,
Commandant le "Petrel".

Au commandant O.G.V. SPAIN,
Chef du service de protection des pêcheries du Canada,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel des opérations du vaisseau sous mon commandement pendant la saison 1899.

Sur réception de vos instructions vers la fin de mars, j'ai ordonné à l'officier en chef Acker à la date du 15 avril d'avoir à préparer le *Osprey* pour le service d'été. Je suis arrivé à Shelburne le 19. Le travail était peu avancé, vu le mauvais temps, mais au 22, cependant, nous avions notre commission. Le 24, après avoir eu quelque difficulté à rassembler notre équipage, nous mettions à la voile, et suivant vos instructions nous nous dirigions vers les îles de la Madeleine, arrêtant à Halifax, Liscomb, et Arichat; le 29 nous arrivions à Port-Hawkesbury, la glace étant amassée vers le nord. Le 1er mai, la glace s'éloigna, et nous touchâmes à Pictou et à Charlottetown, rencontrant un peu de glaces et du gros temps. En arrivant aux îles de la Madeleine le 13 mai, j'ai trouvé sept goélettes de pêche des Etats-Unis; six avaient des permis du gouvernement canadien, la septième avaient des rets pour prendre sa boitte. Il y avait aussi plusieurs goélettes canadiennes, outre un petit nombre d'acheteurs du Canada.

Le hareng a donné sur l'île très à bonne heure cette année, et l'on considérait à cette époque que la pêche tirait à sa fin. Je repartis immédiatement, mes instructions me disant d'être à Halifax pas plus tard que le 21 mai. Le 16 je traversai le détroit de Canso et j'arrivai à Halifax le matin du 20, où nous avons eu quelques jours de mauvais temps.

Le matin du 25 nous sommes repartis pour Shelburne avec notre distingué passager, le général lord William Seymour, vous-même et le lieutenant Bowker à bord. Après quelques heures d'un vent modéré, nous fûmes favorisés avec une forte brise de l'ouest qui soufflait à pleines voiles, lord Seymour était enchanté. Le 26 nous étions à Shelburne et le 29 nous étions de retour à Halifax, par voie de Lunenburg, tous satisfaits de notre voyage.

Le 30 mai nous partions dans la direction de l'est, arrêtant à Jeddore, où j'eus à remplir le devoir pénible d'imposer une amende sur une homarderie pour pêche illégale du homard. Le 4 juin nous prîmes notre station entre Liscomb et Louisbourg, Canso étant notre adresse pour nos lettres et télégrammes. Nous avons fait la traversée vers l'ouest à la même date en compagnie de plusieurs seineurs des Etats-Unis qui avaient fait une très pauvre pêche. Quelques-uns s'en retournaient sans avoir pris de poisson du tout ; d'autres très peu.

Nous avons continué à croiser vers le nord jusqu'à Gaspé et l'Ile du Prince-Edouard, et vers l'ouest jusqu'à Halifax. De retour à notre station notre attention fut portée surtout à faire la patrouille de la côte pour arrêter la pêche illégale du homard, que font seulement quelques pêcheurs de la plus mauvaise classe et que les pêcheurs respectables n'osent pas dénoncer, car leurs biens seraient en danger. Le 20 octobre, à la faveur d'une nuit sombre et brumeuse (après que tous les autres moyens eurent failli) je partis en chaloupe (la goélette restant à Whitehaven) pour aller à l'île à la Baleine, que j'avais beaucoup surveillé cette année et l'année dernière, et j'ai surpris un homardier qui mettait une dernière main à ces boîtes. Le même soir, à Big Dover Island, j'ai surpris un véritable camp de braconniers. J'ai détruit et brûlé le camp avec tout ce qu'il contenait.

Le 31 octobre, à 9 heures du matin, j'ai arrêté le vaisseau de pêche des Etats-Unis *Flora L. Nickerson*, de Booth-Bay, pour avoir acheté des approvisionnements sans avoir de permis du Canada. Le vaisseau a été relâché à 9.30 du soir, après qu'il eut pris et payé son permis.

Le 3 novembre, vous étiez alors à bord, l'*Osprey* s'est dirigé vers Sydney, a traversé le canal Saint-Pierre à 3 heures p. m, et le 4 a descendu le lac, arrivant à North-Sydney à midi le 5. Les deux côtres *Curlew* et *Kingfisher* étaient dans le port avec une flotte de cinq seineurs. Le 6 les seineurs partirent, le *Kingfisher* les accompagnant ; nous avons croisé le 7 et le 8 seulement pour constater que toute la flotte était partie. Un seul bateau avait eu de la chance, il avait pris 140 barilsde poisson et un autre en avait six ; la pêche au maquereau a réellement manqué sur la côte cette année. Nous repartîmes le 9 et arrivâmes à Whitehaven le 11, après avoir touché à Louisbourg. Nous avons eu plusieurs jours de gros temps pendant que nous étions à Whitehaven. Le 18 sommes repartis et avons touché à Liscomb et à Spry Bay, arrivés à Halifax le 23, repartis le 26, arrivés à Shelburne le 28, où les pêcheurs nous ont appris que la pêche avait été très abondante, ce qui n'est pas habituel.

Nous avons croisé dans les environs de Shelburne jusqu'au 13 décembre, lorsque nous avons pris nos quartiers d'hiver et payé notre équipage.

La saison a été tranquille et sans événements, excepté la saisie de la *Flora L. Nickerson*, qui a été relâchée après avoir payé son permis. Nos courses annuelles ont eu beaucoup de succès, le croiseur *Kingfisher* battant presque tous les autres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. T. KNOWLTON,
Commandant du côtre Osprey.

LE CÔTRE "CURLEW".

ST-JEAN, N.-B., 30 décembre 1899.

Commandant O. G. V. SPAIN,
Chef du service de protection des pêcheries,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel des divers services rendus par le côtre *Curlew* pendant la saison 1899.

Ainsi qu'on le fait tous les ans on avait placé le côtre dans ses quartiers d'hiver au mois de décembre dernier dans les docks de Magé, et pendant l'hiver nous avons fait subir aux machines un nettoyage complet et les réparations nécessaires. On fit aussi d'autres légères réparations au côtre, qui fut prêt le 15 avril. A cette date la commission fut signée, l'équipage engagé, et dans l'après-midi nous partions pour l'embouchure de la baie de Fundy, où nous trouvâmes les pêcheurs se préparant pour leurs diverses pêches ; la pêche à la ligne était déjà commencée et le hareng faisait son apparition sur la côte. Comme les sardineries n'étaient pas encore en opération, le petit hareng qui était pris dans les nasses trouvait de prompts acheteurs à bord des goélettes de la Nouvelle-Ecosse qui achetaient de la boitte pour le homard. Nos journées ont toujours été bien remplies à distribuer les primes aux pêcheurs, à accorder de nouveaux permis, et à régler de nombreuses disputes pour lesquelles on attendait mon arrivée.

Au commencement de mai j'ai reçu vos instructions de me rendre à Halifax, et je m'y rendais le 11. Les 16 et 17 nous avons fait une course à la rivière au Saumon, et au retour le 17 nous avons remorqué à Newcastle, N.B., la goélette de pêche condamnée des Etats-Unis la *Frederick Gerring*, dont on a fait un phare sur la rivière Miramichi.

Un gros vent nous a empêché de quitter Halifax avant le 22. Après une course de 48 heures sans événements, nous avons doublé la pointe Escuminac le 24 à midi, et sommes arrivés à Newcastle dans la soirée. La grève des pilotes sur la rivière Miramichi nous a empêché d'en avoir un et nous avons pris un pêcheur en place.

Comme les commissaires des pilotes craignaient que des troubles ne résultassent de cette grève, on nous ordonna de rester jusqu'à ce que le différend fut réglé par le capitaine Douglas, qui avait été envoyé par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le 31 mai nous avons reçu ordre de retourner à notre croisière. Nous partîmes pour Pictou, où nous prîmes du charbon. Nous arrivâmes à Canso le 3 juin. La flotte des seineurs américains croisait devant White-Head et prenait un peu dé maquereau. Des brumes épaisses et du mauvais temps ont nui à la flotte des pêcheurs de maquereau, et le poisson était aussi très rare.

Comme presque tous les pêcheurs qui ont été envoyés à Saint-Jean dans le printemps étaient alors prêts à s'en retourner, nous fîmes une course à Liscomb et à la rivière au Saumon, et les vacances furent remplies.

De là nous partîmes pour le Cap-Breton, jetant l'ancre à North Sydney, où l'inspecteur Bertram nous rejoignit le 12 juin. Avec lui nous fîmes la visite de toutes les homarderies sur les côtes nord et ouest de l'île. Plusieurs des propriétaires de homarderies furent pris par surprise, et il résulta sans nul doute beaucoup de bien de cette visite. Nous atteignîmes Cheticamp le 14, et nous passâmes la journée là pendant que l'inspecteur visitait les chutes sur la Petite-Rivière. Le lendemain nous fîmes l'inspection des homarderies du golfe de Canso et de la baie Saint-Pierre, puis nous remontâmes le canal et les lacs jusqu'à North-Sydney, où l'inspecteur nous quitta. Le 20 juin nous nous rendîmes à Mulgrave par les lacs, où je reçus vos instructions d'aller à Poulamond et de faire un rapport sur la nécessité d'un phare à l'entrée de son havre.

Je reçus alors instruction de retourner à la baie de Fundy et d'arrêter aux différents ports sur ma route pour y faire observer les règlements concernant le homard. Nous allâmes à Saint-Jean le 4 juillet pour faire du charbon. De là nous visitâmes l'embouchure de la baie, où les pêcheurs réussissaient bien dans leurs

pêches. Après avoir passé deux jours dans le comté de Charlotte, nous reçûmes l'ordre de retourner sur la côte de la Nouvelle-Ecosse pour y faire observer les règlements concernant le homard. Nous avons eu aussi le plaisir de vous rencontrer à Guysboro le 20 juillet, et ensuite de retourner à la côte sud, mettant fin à toute tentative de pêche au homard.

Après une course à Louisbourg le 29 juillet pour prendre du charbon nous avons reçu vos ordres d'être à Shelburne pour les régates annuelles les 7, 8 et 9 août. Il y avait là plusieurs yachts d'Halifax et de Yarmouth, et les courses furent très belles.

Nous retournâmes ensuite à l'ouest et nous passâmes cinq jours dans la baie de Fundy, et ensuite nous fîmes une course à North-Sydney, arrivant là le 25. Après avoir pris du charbon et acheté d'autres approvisionnements, nous prîmes à notre bord l'inspecteur Bertram, qui voulait faire une deuxième visite des homarderies autour de l'île. Cet ouvrage a été complété vers le 31, alors que nous arrivâmes à Port-Mulgrave, et l'inspecteur retourna par le train à North-Sydney.

De Mulgrave nous nous rendîmes à Georgtown, I. P. E., ou nous rencontrâmes les autres côtres du gouvernement prêts à prendre part aux amusements annuels qui ont lieu à cet endroit le 4 et le 5 septembre. Il était réjouissant de voir tous les côtres ensemble, et tous les officiers et hommes d'équipage ont pris part aux jeux avec beaucoup d'enthousiasme. Quoique le *Curlew* ait mieux fait que l'année dernière et ait réussi à conquérir plusieurs des prix, nous espérons cependant montrer encore un meilleur résultat l'année prochaine.

De Georgetown nous atteignîmes Isaac's-Harbour le 7 septembre, où nous prîmes au service du gouvernement le remorqueur *Florence C.* pour la prévention de la pêche illégale au homard entre Halifax et Canso. Le commandement en fut confié au premier officier Burns, aidé de trois hommes d'équipage, et nous le gréâmes de tout ce qui était nécessaire pour l'accomplissement de sa mission.

Nous atteignîmes Yarmouth le 14, où vous nous réjoignîtes, et de là nous allâmes à Tusket tenir une enquête parmi les pêcheurs de l'endroit, revenant le lendemain à Yarmouth.

La surveillance de la pêche au homard requérant de nouveau notre attention sur la côte est, nous partîmes pour ces endroits, jetant l'ancre à Canso le 20. Nous croisâmes ensuite vers l'ouest, arrêtant dans les différents ports où nous soupçonnions qu'il se faisait de la pêche illégale, et nous entrâmes à Yarmouth le 25, pour nettoyer la chaudière. Après cela, nous allâmes aux frayères de Grand-Manan, mettant en garde plusieurs vaisseaux à cet endroit contre la violation des règlements concernant les frayères. Nous avons réglé plusieurs différends entre les pêcheurs du comté de Charlotte, et des permis furent accordés. Outre cela, j'ai agi en qualité de juge à l'exposition de poisson de Campobello. Il y eu un programme de jeux et courses le 19 à Welshpool, et une forte brise a contribué beaucoup à donner aux courses un intérêt qu'elles n'avaient pas eu depuis plusieurs années. Le 30, je reçus vos instructions d'avoir à me rapporter à vous à North-Sydney, mais le mauvais temps nous empêcha d'y arriver avant le 4 novembre, et nous trouvâmes très peu de goélettes des Etats-Unis faisant la pêche au maquereau dans les eaux du Cap-Breton.

J'ai conduit à l'île Saint-Paul le capitaine Douglas et des ouvriers qui y travaillèrent pendant quatre jours, et je les ramenai ensuite à Sydney, où des instructions nous attendaient, nous disant de nous rendre à la baie de Fundy.

Le 11 novembre, pendant que nous étions à l'ancre dans le havre de Louisbourg à prendre du charbon, la goélette *Sailor's Home*, de Halifax, nous aborda, emportant notre mât d'avant, ce qui nous obligea à aller à Halifax pour en faire poser un autre.

Laissant le *Gatling* à Halifax, nous partîmes le 23 pour Port-Mouton, où l'on nous avait rapporté que l'on faisait de la pêche illégale au homard. C'était vrai, et nous avons détruit plusieurs trappes, et fouillé plusieurs maisons pour trouver des preuves de pêche illégale. Nous nous rendîmes à Yarmouth le 27 pour prendre du charbon, et le jour suivant nous étions dans le comté de Charlotte, où nous avons commencé à recueillir les réclamations des pêcheurs pour leurs primes et réglé plusieurs différends de pêche compliqués.

Cette besogne nous a tenu occupés jusqu'au 17 décembre, date à laquelle nous avons quitté Beaver-Harbour pour Saint-Jean, afin de mettre notre vaisseau dans

ses quartiers d'hiver. Le 19 décembre, cela était fait et l'équipage payé. Nous avons retenu les ingénieurs et les chauffeurs pour réparer la machine.

Mon rapport détaillé du coût de chaque service séparé du vaisseau pour l'année 1899 est presque prêt, et vous sera transmis bientôt, ainsi que le coût du bateau-patrouille *Florence C.*

Je vous ai soumis dans le cours de l'année à différents intervalles des rapports spéciaux sur des sujets divers, et j'espère que vous les avez trouvés satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN H. PRATT,
Commandant du "Curlew".

M. le commandant O. G. V. SPAIN,
Chef du service de protection des pêcheries du Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport des travaux du *Kingfisher* pour la saison 1899.

Le 1er mai je me suis rendu à Shelburne pour surveiller l'appareillage du *Kingfisher*; le 10 mai le côtre recevait sa commission et mettait à la voile le 13.

Le premier seineur américain arriva le 15, et le 17 je partais avec une petite flotte, arrêtant à Liverpool, au Cap La Have et à Lunenburg. La flotte ne rencontrant pas de maquereau à l'ouest de Sambro s'en alla vers l'est le 24. Je la suivis le 25, en compagnie de plusieurs seineurs du Cap Canso, et le tout réuni formait une flotte de vingt-deux seineurs, qui était, selon ce que l'on m'a dit, toute la flotte de la côte du Cap. Nous avons croisé en face du Cap pendant quelques jours, la flotte ne trouvant pas de poisson.

Le 31 mai nous reçûmes instruction de nous rendre à Charlottetown, où j'arrivai le 2 juin. Pendant notre séjour à cette ville, on prit les mesures de l'équipage pour les uniformes. Le 4 juin nous avons pris notre station au large de la Pointe Est avec quartiers généraux à Souris, où je continuai à croiser jusqu'au 18 octobre.

La pêche au maquereau a manqué dans le golfe Saint-Laurent cette année, et la plus grande partie de mon temps a été consacrée à empêcher la pêche illégale du homard. J'ai employé un yacht à vapeur pendant vingt jours, ce qui m'a aidé beaucoup et a rendu presque impossible aux pêcheurs de tendre leurs trappes. J'ai détruit beaucoup de trappes, mais le chiffre est petit comparé à celui des années précédentes.

Le 26 juin, j'ai reçu ordre d'être à Sydney le 12 juillet avec le *Kingfisher* pour prendre part aux courses et jeux du carnaval. Je suis arrivé à Sydney le 10 en compagnie de six frégates, quatre anglaises et deux françaises. Aussitôt après mon arrivée je me suis présenté devant le maire Crowe, et je me suis mis à sa disposition pour lui donner toute l'aide qu'il serait possible dans l'exécution de son programme. Son Honneur accepta mon aide, et il me demanda de garnir le palais de justice de drapeaux et autres décorations pour le grand bal donné en l'honneur de la flotte, ce que nous fîmes à la satisfaction de tous. La course entre trois des navires de Sa Majesté et le côtre *Kingfisher* a été très intéressante, et gagnée aisément par le *Kingfisher*. Le carnaval a eu un grand succès.

Le 21 juillet je suis revenu à ma station à East-Point. Les bateaux de pêche avaient pris bien peu de maquereau pendant mon absence. On a vu quelques petits bancs dans la première semaine de septembre au large de la 2e Chapelle, pas plus tard.

La pêche au maquereau aux îles de la Madeleine a aussi manqué en plusieurs localités. Pêche totale pour les îles 2,700 barils. Le poisson était gras et se vendait facilement à $24 le baril.

Le 15 août, agissant en vertu d'instructions de votre part, je me rendis à Pictou, et là on tira le navire à terre sur le chantier de marine, où on le calfata, peintura et on lui fit les autres réparations nécessaires. Le 19, nous repartions pour Georgetown, où avaient été fixés mes quartiers généraux pour mes lettres et télégrammes.

A cet endroit je fis réparer notre grande voile qui avait été déchirée pendant la traversée à Pictou.

Jusqu'au 18 octobre nous nous sommes occupés à faire observer la loi concernant la saison défendue du homard. Le 18 nous partions pour Sydney, Cap-Breton, pour rencontrer la flotte de seineurs qui s'assemble là pour la pêche d'automne. A mon arrivée j'ai trouvé six seineurs qui n'avaient pas encore pris de maquereau. Le 27 octobre les goélettes *Lena* et *Maud* prirent 135 barils d'un seul coup. Le maquereau était très gros et tout de la qualité n° 1 extra. Les autres vaisseaux de la flotte n'en prirent pas pour valoir la peine d'en parler, deux ou trois chaque.

Le 6 novembre, lorsque je vous rencontrai à Sydney, je reçus instruction de me rendre à Shelburne et d'y mettre le navire en quartiers d'hiver le 10 du mois. Je partis immédiatement pour Shelburne, où j'arrivai le 9, et le lendemain je payais et renvoyais l'équipage.

Les jeux annuels du service de la protection des pêcheries ont eu lieu à Georgetown les 4 et 5 septembre, cinq bateaux y prenant part. Mon bateau eut l'honneur de conserver la coupe pour le concours de tir de la protection des pêcheries, et aussi d'enlever à l'*Acadia* la coupe *Acadia-Kingfisher*. Sir Louis Davies, ministre de la Marine et des Pêcheries, était présent le premier jour des jeux. Il s'intéresse beaucoup à nos vaisseaux, et en quittant le terrain des jeux a toujours des paroles de félicitation à adresser aux officiers et aux hommes d'équipage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. H. KENT,
Commandant du " Kingfisher."

QUÉBEC, 30 décembre 1899.

Au capitaine O. G. V. SPAIN,
Chef du service de protection des pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant des opérations du côtre du revenu *Constance* pendant la dernière saison de navigation, 1899.

Le 14 février dernier, mon ingénieur et ses hommes commencèrent à préparer les machines, et pendant la première semaine de mars on commença les travaux pour le pont neuf. Le 25 mars l'équipage arriva à bord et le 5 avril tout le monde avait signé les engagements et les règlements du navire.

Le 1er avril nous avons commencé, aidés par des hommes de terre, à couper la glace autour du *Constance* avec des scies et des pinces, afin de le sortir de ses quartiers d'hiver à Indian Cove.

Dans l'après-midi du trois avril le *Constance* était en eau claire et partit immédiatement sous vapeur pour Québec, où on le mit dans le bassin Louise, hors d'atteinte des glaces à la dérive dans le fleuve.

Après avoir pris un chargement complet de charbon, provisions, etc., nous partions le 7 pour le golfe.

Le 27 avril nous saisissions la goélette *Providence* à la rivière Ste-Anne des Monts pour contravention a l'Acte des Douanes, la remorquions à Rimouski, et la livrions au percepteur des douanes de ce port.

Le 15 mai nous recevions instructions de M. Fred L Jones, inspecteur des douanes, de nous rendre à Shippigan surveiller la goélette *Queen of the Fleet*, et de la saisir pour avoir fait de la contrebande sur la côte de la Nouvelle-Ecosse.

Le 19 mai nous étions dans le havre de Shippigan. Nous apprîmes là que la dite goélette avait été saisie le jour précédent par le percepteur du port. Nous remontâmes alors le golfe, et du 25 mai au 6 juin nous restâmes à Québec pour y faire remplacer l'essieu de notre hélice condamné par l'inspecteur Samson. Pendant que le

mécanicien était occupé à ce travail, l'équipage fut employé à nettoyer et peinturer la coque du navire ; l'on fit aussi la revue générale du gréément et l'on remit tout en bon ordre.

Conformément à vos instructions nous partîmes de Rimouski le 20 juin pour la côte de la Nouvelle-Ecosse, et le dimanche, le 25, nous jetions l'ancre à Port-Hawkesbury, et à North-Sydney le lendemain après-midi.

Dans la soirée du 20 juin, nous quittions North-Sydney pour Saint-Pierre Miquelon, avec M. Jones et ses compagnons à bord, et revenions à Sydney le 3 juillet.

Du 4 au 18, nous devions croiser le long des côtes du Cap-Breton et de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Halifax, mais des vents du sud continuels et une brume épaisse nous ont beaucoup nui, et le 18 juillet nous repartions pour le golfe et le fleuve Saint-Laurent.

Le 27 juillet, j'ai reçu instruction d'aller croiser dans le voisinage de Caraquet, Miscou et Shippigan, et d'avoir l'œil ouvert sur la goélette *Resolute*, de Jersey *via* Cadix, que l'on disait avoir à bord une cargaison de boissons passée en contrebande sur cette goélette à Cadix.

Dans la soirée du 21 août nous réussîmes à intercepter la dite goélette. Le jour suivant, le 22 août, nous avons suivi la *Resolute* dans le havre de Shippigan, l'avons fouillée comme il faut, et l'avons surveillée de près jusqu'au 24, pendant qu'elle déchargeait sa gargaison de sel, mais nous n'avons pas trouvé de marchandises de contrebande. Il y avait cependant à bord six caisses de cognac et whiskey, quelques gallons de vin, et quelques cigares et cigarettes, mais tous ces articles étaient entrés sur la liste des provisions du vaisseau, et rapport en a été régulièrement fait au percepteur du port. Le lundi, 11 septembre, nous avons sorti des sables de Douglastown la goélette *Sanguan*, et l'avons remorquée jusqu'au bassin de Gaspé.

Le 12 septembre, nous avons dégagé aussi la goélette *Marie Elmire*, échouée sur la grève de la rivière au Renard et l'avons remorquée jusqu'au bassin de Gaspé.

A l'exception du temps que nous avons passé à Saint-Pierre Miquelon et sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, nous avons croisé sur les rives nord et sud du golfe, sur les côtes d'Anticosti et de la baie des Chaleurs, couvrant une distance d'environ 16,000 milles. Nous avons abordé et visité 107 vaisseaux.

Le 28 novembre nous sommes arrivés à Québec venant du golfe pour prendre nos quartiers d'hiver à l'anse des Sauvages, et le 4 décembre nous avons payé les officiers et les hommes d'équipage, laissant le bateau en soin, pour l'hiver, au deuxième contremaître, John Johnson, et à Télesphore Broulotte, qui font la garde à tour de rôle, chacun une semaine environ.

Je dois mentionner ici, avant de terminer, que durant les mois d'octobre et novembre, la température, bien que claire, a été très froide, avec des vents forts accompagnés d'une très forte brume, mais de moins de neige que nous avions habitude d'avoir à cette saison de l'année.

Il n'est rien survenu d'extraordinaire pendant la saison, excepté un coup de mer le 1er octobre sur la pointe sud-ouest de l'île d'Anticosti, pendant un fort vent de nord-ouest, coup de mer qui a enlevé notre dunette et le couloir et a rempli la cabine et les quartiers des officiers de deux ou trois pieds d'eau.

Pour prévenir une répétition de ces accidents, je proposerais que la dunette (qui est maintenant au-dessus de la chambre des machines) soit prolongée jusqu'au couloir qui conduit à la cabine, ce qui rendrait le vaisseau beaucoup plus résistable à la mer, et donnerait en même temps une pièce très confortable dont l'on a grand besoin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. M. MAY.

BUREAU DE RENSEIGNEMENTS SUR LES PÊCHERIES.

J'ai maintenant cinquante-trois stations de renseignements et vingt-quatre autres qui envoient un bulletin. M. T. O'Brien, mon nouveau commis, qui a la surveillance du bureau d'Halifax, a accompli sa tâche excellemment, et à mon entière satisfaction. Ci-annexée se trouve la liste des rapporteurs, ainsi que le rapport annuel du bureau de renseignements sur les pêcheries.

LISTE des rapporteurs du bureau des pêcheries en dehors du service civil.

Résidence.	Nom.	Rémunération.
		$ c.
Beaver-Harbour, N.-B	E. W. Cross	
Bloomfield, I.P.-E	John Doyle	15 00
Caraquet, N.-B	Mlle E. D. Chenard	15 00
D'Escousse, C.-B	R. F. Bourke	15 00
Escuminac, N.-B	J. J. Keary	15 00
Gaspé, P.Q	J. J. Annett	15 00
Grand-Manan, N.-B	E. A. Calder	15 00
Grande-Rivière, P.Q	Mme John Carbery	15 00
Ingonish, C.-B	E. B. Burke	15 00
Isaac's-Harbour, N.-E	S. R. Giffin	15 00
L'Ardoise, C.-B	John McIsaac	15 00
Longue-Pointe, P.Q	John Vibert	15 00
Lunenburg, N.-E	W. A. Zwicker	15 00
Iles de la Madeleine	J. A. LeBourdais	15 00
Meat-Cove, C.-B	Alex. B. McDonald	15 00
Pointe-Newport, P.Q	Mme Meunier	15 00
Paspébiac, P.Q	Mlle Ada Beck	15 00
Percé, P.Q	Mlle Kate Beck	15 00
Pointe-St-Pierre, P.Q	Mme P. Bond	15 00
Rivière-au-Saumon, N.-E	J. H. Whitman	15 00
Sept-Iles, P.Q	P. R. Vignault	15 00
Shippegan, N.-B	Mme A. Hamon	15 00
Pointe-Anticosti, S. O	Mlle Grace Pope	15 00
Whitehead, N.-E	C. H. Felthmate	15 00
Yarmouth, N.-E	F. L. Hatfield	15 00

LISTE des rapporteurs du bureau des pêcheries qui sont employés du gouvernement.

Résidence.	Nom.	Rémunération.
		$ c.
Alberton, I.P.E.	J. P. Brennan	15 00
Arichat-Ouest, C.-B.	C. P. LeLacheur	15 00
Bayfield, N.-E.	E. G. Randall	15 00
Campobello, N.-B.	A. J. Clarke	5 00
Canso, N.-E.	Thos. C. Cook	15 00
Cheticamp, C.-B.	S. Aucoin	5 00
	C. E. Aucoin	10 00
Digby, N.-E.	J. M. Viets	15 00
Gabarus, C.-B.	R. McLean	15 00
Georgetown, I.P.E.	Chas. Owen	15 00
Hawkesbury, C.-B.	J. C. Bourinot	15 00
Liverpool, N.-E.	J. H. Dunlop	15 00
Lockeport, N.-E.	J. R. Ruggles	15 00
Louisburg, C.-B.	P. O'Toole	15 00
Mabou, C.-B	Louis McKeen	15 00
Malpèque, I.P.-E.	J. M. McNutt	15 00
Margaree, C.-B.	M. A. Dunn	15 00
Musquodoboit Harbour, N.-E.	George Rowlings	15 00
Sydney-Nord, C.-B.	A. G. Hamilton	15 00
Petit-de-Grat, C.-B.	P. T. Fougere	15 00
Port-Hood, C.-B.	E. D. Tremaine	15 00
Port-La Tour, N.-E.	J. W. Taylor	15 00
Port-Medway, N.-E.	E. E. Letson	15 00
Port-Mulgrave, N.-E.	David Murray	15 00
Pubnico, N.-E.	J. A. D'Entremont.	15 00
Sand-Point, N.-E.	R. H. Bolman	15 00
Spry-Bay, N.-E.	W. C. Henley	15 00
Ste-Anne, C.-B.	D. McAulay	15 00
St-Pierre, C.-B.	D. Urquhart	15 00

Le tout respectueusement soumis.

O. G. V. SPAIN,
Chef du service de protection des pêcheries du Canada.

ANNEXE A.

RAPPORT DÉTAILLÉ DU BUREAU DE RENSEIGNEMENTS DES PÊCHERIES.

HALIFAX, 30 décembre 1899.

Au commandant O. G. V. SPAIN, M. R.,
Chef du service de protection des pêcheries du Canada,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du bureau de renseignements sur les pêcheries pour la saison de 1899.

En rapport avec le bureau l'an dernier, les stations sont comme suit: cinquante-trois faisant rapport et vingt-trois envoyant bulletin. Une nouvelle station de rapport a été établi à Douglastown pour remplacer celle de Gaspé. Cette dernière est encore conservée comme station à bulletin. De nouveaux rapporteurs ont été nommés à la Rivière-au-Saumon, à Isaac's-Harbour et à Compobello.

Ce qui suit est le sommaire reçu des diverses stations, montrant le résultat des opérations de pêche durant la saison de 1899.

T. O'BRIEN,
Commis en charge.

CANSO.

Rapport de *A. N. Whitman & Sons, Canso, N. E.* :

Morue.—La prise de morue près du rivage en 1899 n'a pas été meilleure que les années précédentes. Comme nous l'avons déjà noté, la pêche près du rivage semble régulièrement, quoique lentement, diminuer. Cela peut-être dû à l'augmentation du trafic sur notre côte, au brouillement de l'eau par les milliers de pièges aux homards et les bateaux faisant la pêche du homard dans la première partie de la saison, ou à toutes autres causes. La pêche sur la batture a été quelque peu supérieure à celle de l'an dernier, la plus grande partie des bateaux ayant rapporté de bonnes cargaisons de poissons, ce qui est peut-être dû, dans une certaine mesure, au fait que l'appât à été plus abondant dans les zones de pêche. Il ne semble pas y avoir de diminution de morue dans les zones au large, et l'approvisionnement est sans doute pratiquement inépuisable. Le premier voyage du printemps a été fait par un très grand nombre de vaisseaux, bien qu'avec peu de profit, le but de ce départ hatif n'étant apparemment que de s'assurer d'un équipage. Canso continue toujours a fournir en grande partie la flotte de pêche sur les bords. Aucune place en Amérique ne réunit autant d'avantages pour mener à bien l'industrie de la pêche. Les prises de la morue, cet automne, ont montré une forte baisse, et rien de plausible n'indique une réaction, et comme beaucoup de vaisseaux de première classe viendront, le printemps prochain, grossir la flotte, les apparences sont que les bas prix se maintiendront l'an prochain si la moyenne de la prise ne change pas.

Egrefin.—L'importance de la pêche de ce poisson dans ce port augmente. Ici trois établissements s'occupent actuellement de la production des *finnan haddies*, et tout indique que l'industrie va devenir considérable. La prise à l'automne de 1898 et dans l'hiver de 1899 a été bonne, et les prix se sont assez bien maintenus. Aucun n'a été pris au piège cette année. La prise d'été a été à peu près dans la moyenne. Une maison d'ici expédie chaque semaine à Montréal un plein wagon de poisson, en grande partie de l'égrefin. On constate qu'un nombre toujours croissant de gens se convainquent de la valeur de l'égrefin comme poisson nutritif, comparé à toute autre espèce de poisson, et l'égrefin autrefois méprisé marche au premier rang.

Merluche.—Ce poisson n'abonde en aucun temps ici. La prise a été comme d'habitude et les prix se sont bien maintenus.

Hareng.—La prise a été des plus petites pendant toute la saison, mais rien n'indique que ce poisson aurait quitté pour tout de bon. L'an dernier la prise sur la côte d'Ecosse a été exceptionnellement forte, et cette année exceptionnellement futile. En tant que le Canada est concerné, la demande du hareng salé diminue chaque année, d'autres poissons et d'autres aliments le remplaçent. La rareté n'a produit aucune hausse dans les prix.

Homard.—La prise du homard dans les environs n'a indiqué aucune tendance à décroître cette année, et une hausse marquée dans les prix payés aux pêcheurs à rendu la saison du homard très fructueuse pour eux. La vive concurrence entre les emballeurs a été poussée à un tel point que l'industrie a cessé d'être profitable, et rien moins que les hauts prix payés pour le homard en conserves a pu leur épargner de fortes pertes. Considéré dans son ensemble, ce commerce n'a pas payé cette année, et bientôt il n'y aura plus que le meilleur qui l'emportera.

Maquereau.—La même chose que pour le hareng. La prise a manqué toute la saison. Les pêcheurs croient qu'il n'y aura aucune amélioration tant qu'une troupe absolument nouvelle de maquereau ne viendra pas sur notre côte. Il y a des signes assez évidents que cette arrivée se fera.

Encornet.—Cet été, près du rivage, on n'a pas beaucoup pris de ces poissons si précieux pour l'appât, mais sur les battures il a abondé, surtout durant la dernière partie de l'automne. Un trait saillant cette année à ce sujet a été le peu d'encornet pris au piège. On les capture au moyen du jig. L'importance de se préparer un approvisionnement d'appât, grâce au gel, est de plus en plus comprise chaque année. Les discours du Dr Kendall, M.P.P., sur ce sujet, en chambre et dans le pays, lui a donné un surcroît d'importance, et son projet d'un système d'entrepôts pour emmagasinement à froid, subventionnés par le gouvernement, a attiré une attention considérable. Que ce soit praticable ou non reste à savoir, mais il n'est pas moins vrai que le début provoqué aura produit du bien, en stimulant l'initiative privée dans cette direction. Il nous fait plaisir de pouvoir ajouter que l'emmagasinement à froid de l'appât a réussi ici depuis près de dix ans et plus, nous mettant au premier rang pour cela également. De 1,000 à 1,500 barils d'encornet sont maintenant dans des entrepôts à froid ici et dans les environs, et cela suffira amplement pour les besoins locaux pendant le reste de la saison.

CLARK'S HARBOUR.

Rapporteur : M. J. Lewis Nickerson :

La *morue*, d'après un premier rapport en mai, était en assez bonne quantité et s'est maintenue ainsi pendant le reste de la saison. Notre rapporteur dit: "La morue abonde, mais ne peut-être prise faute d'appât. On en a expédié 4,500 quintaux durant la saison. L'*égrefin* a paru pour la première fois le 11 mai, et a varié comme quantité de bien à faible toute la saison. Il en a été expédié 1,300 quintaux pendant la saison.

Le *hareng* a fait son apparition le 5 août et a disparu vers le 25, le résultat étant que la prise pour toute la saison n'a été de 400 barils.

Le *homard* a été en premier annoncé le 1er janvier. La prise a été très bonne et s'est continuée ainsi jusqu'à la fin du mois. Du 1er février à la fin de la saison, les prises ont graduellement décru. Dans l'ensemble la prise a été belle. Voici un état du nombre de caisses de homard mis en conserves.

	Caisses.
M. G. Nickerson	700
Cape Island Packing Co	800
Jos McGrath	550
	2,050

Le nombre de paniers de homards vivants expédiées durant la saison a été de 4,256.

Le *maquereau* a fait sa première apparition le 18 mai. Le prix a été bien au-dessous de la moyenne. Voici le nombre de barils pris aux pièges.

	Barils.
Pièges de Green Island	1,801
Seal Rock	160
Little Green Island	120
	2,081

Pendant toute la saison la pêche a été grandement enrayée par le manque d'appât.

DIGBY.

Rapporteur : M. J. M. Veits :

La *morue* a été d'abord annoncée le 2 mai, et rare. Excepté quelques jours en juin, où la prise a été passable, elle a été faible le reste de la saison. Les chiens de mer ont causé beaucoup d'ennui en juillet et en août. De fréquentes tempêtes ont aussi contribué à rendre la prise légère. Prise totale estimée à 359,000 livres.

La pêche à l'*égrefin* a commencé le 2 mai, et les prises ont été médiocres pendant le reste du mois. En juin la prise est tombée de passable à mal et a ainsi continuée jusqu'à la fin de la saison. De fait la pêche à l'*égrefin* a manqué, la prise totale étant de 362,000 livres, moins d'un tiers de la prise de l'an dernier. Il en a été pris assez pour fournir le commerce de *finnan-haddies.*

La *merluche*, cette saison, a donné d'une façon exceptionnelle. Du 9 mai à la fin du mois, les rapports indiquaient de petites quantités. Du 13 juin à la fin de la saison la merluche a abondé. La prise totale est estimée à 2,270,000 livres.

Le *flétan*, dans ce centre au moins, a peu donné. Les vaisseaux de Digby font leur prise à Yarmouth et la vendent là pour les marchés américains, ce qui fait que la prise totale de la saison est pour ces vaisseaux qui viennent ici à la fin du mois; ces vaisseaux ont fait rapport pour 7,150 livres.

La pêche du *hareng* a été cette année beaucoup meilleure que plusieurs années précédentes. Le premier a été annoncé le 9 mai, et l'abondance a varié de passable à bon durant le mois. La prise de juin n'a pas été aussi bonne que le mois précédent. Des prises passables ont été faites en juillet et ont varié de passable à bon en août et septembre. La prise pour la balance de la saison a été faible : M. Veits dit: " Les filets de Smith Cove et de Little Joggins, autrefois renommés pour leur " Digby Chickens ", en ont pris plus et de meilleure qualité que beaucoup d'années précédentes. Je ne puis m'empêcher de croire que ceci est dû à l'absence de pièges à homards dans le voisinage de Digby Gut et dans le port. Une raison du manquement de la pêche du hareng ici, il me faut la noter, est d'après moi la destruction pénible et non nécessaire du frétin de hareng pris dans les filets, qui ne sont pas bons pour le marché mais qu'on ne remet pas en liberté. La conséquence est qu'on les laisse pourrir dans les filets,ou on les tire de là et les éparpille sur le fond. Une autre raison est ce qu'on appelle "l'attirance la nuit", *drifting at night*, avec des flambeaux. Une autre raison encore, et peut-être aussi fatale à leur croissance comme nombre et même comme taille normale, c'est leur prise pour " servir aux maisons sardinières établies sur la côte du Maine." Prise de la saison, 415 barils.

Le *homard* s'est montré d'abord le 2 mai, alors qu'une prise passable se fit, mais le reste du mois fut médiocre. En juin la prise varia de passable à faible. La tête de la baie de Fundy est le centre de cette industrie dans ce district. La pêche du homard disparaît rapidement. En 1895 il fallait un piège pour obtenir un certain résultat; en 1899 il a fallu dix pièges et des hommes en proportion pour arriver au même résultat. La prise est maintenue à son chiffre normal, mais au prix ou plutôt grâce au massacre, par force extra, de ce poisson.

Le maquereau a été en premier signalé le 30 mai et a été rare toute la saison. Le filet à Joggins en a reçu 20 barils le 26 mai et 60 le 27.

L'appât était en vente pendant toute la saison à cette station et à la baie Sainte-Marie. Les pêcheurs de Digby ont du mal à en trouver le long de la côte Nord.

ISAAC'S HARBOUR.

Rapporteur, M. Simon M. Griffin :

Morue.—La pêche, au début de la saison, n'a été que passable. Vers la fin d'août elle s'est améliorée, alors que la prise par bateaux a été de vingt quintaux. En septembre la pêche a bien débuté, la morue par homme se montant en moyenne à $\frac{3}{4}$ de quintal, mais les tempêtes firent perdre plusieurs jours. La prise d'octobre fut passable, les chiens de mer causant du mal. Le total pour Isaac's Harbour, a été de 200 quintaux, pour les autres endroits—Drum Head, Seal Harbour, Fishermen's Harbour, 500 quintaux.

Egrefin.—Il en a été pris 100 quintaux durant la saison.

Le flétan n'a été signalé qu'un seul jour, et très rare.

Hareng.—La prise totale du printemps et de l'automne est estimée à 900 barils. Des prises satisfaisantes ont été faites dans la première partie de la saison à la fin d'août. La prise de septembre a été faible, à l'exception de deux jours, alors que le hareng fut signalé comme très abondant. Le hareng s'est présenté en grand nombre à 8 milles d'Isaac's Harbour, à Carter, où de dix à quarante barils furent pris pour soulager les filets, et cela se continua bien jusqu'au 22 septembre. Rien de fait en octobre.

Le *maquereau* a très abondé pendant la plus grande partie de la saison, mais il était petit, les prises médiocres, vu que les filets le retenaient difficilement.

Merlan.—La prise a été de 100 quintaux pendant toute la saison.

LIVERPOOL.

Rapporteur, M. J. H. Dunlop :

Gasparot.—Apparition annoncée le 11 mai ; prises faibles et irrégulières jusqu'à la fin de juin. Rien d'annoncé pour après.

Morue.—Première prise le 19 mai, irrégulière mais passable jusqu'à la fin de juin. La rareté de l'appât a été un grave empêchement. La situation s'est améliorée en juillet, l'abondance se maintenant tout le mois. Le 2 la goélette *Priscilla* arriva avec 700 quintaux. Jusqu'à la fin de la saison la prise varia de bonne à passable.

Egrefin.—Signalé en premier lieu le 27 mai, les prises étant très irrégulières et légères jusqu'à la fin de juin. Passables et régulières en juillet, après quoi l'égrefin commença encore à diminuer, très peu étant pris jusqu'à la fin de la saison.

Le *hareng* n'a pas été annoncé avant le 1er juillet, les prises variant de pauvres à bonnes jusqu'au 24, alors que 30 barils furent pris dans la seine traînante. Les tempêtes dérangèrent la pêche en août. Faibles prises en septembre. Des bancs signalés à Port Mouton les 18 et 22. Rien de fait en octobre.

Le *homard* d'abord signalé le 4 mai, bonnes prises jusqu'au 22, quand une tempête vint détruire les attirails et empêcher toute pêche pendant quelques jours. Pour le reste de la saison la pêche du homard fut très faible.

Maquereau.—Rien n'a été fait jusqu'au 26 juillet, alors qu'il devint passablement nombreux. Le 27 vingt-cinq barils d'un maquereau très gras furent pris au piège. Douze barils furent pris le 12 août, et quatre le 18, ce qui fut à peu près tout durant le mois. En septembre le maquereau fut rare, quelques bateaux obtenant environ vingt gros maquereaux à peu près tous les quatre jours. Le 12 vingt-cinq barils furent pris dans un filet traînant. Il y eut peu de prises en octobre.

Encornet.—Lorsqu'on le signala, paraissait être en quantité passable.

LOCKEPORT.

Rapporteur, M. J. R. Ruggles.

Le *gasparot* parut d'abord le 5 mai, mais en petites quantités. Il y eut très peu de prises pendant toute la saison.

Morue.—Rien ne fut fait dans cette pêche avant le 27 mai, alors que l'on signala de bonnes prises au large, les petits bateaux revenant avec de bons chargements. Juin commença passablement bien et continua en mieux jusqu'au 20, date où la pêche à la morue fut annoncée comme très bonne et que tous les bateaux firent bien. Le 15 juillet, la prise dépassait déjà considérablement celle de l'an dernier. Pour le reste de la saison la morue resta abondante. En sus de la prise totale on fait rapport que 322 barils, ou 9,660 gallons d'huile ont été extraits.

Egrefin.—Quelques-uns furent pris le 1er juillet, mais la prise augmenta graduellement jusqu'à passable vers la fin de la saison.

Merluche.—Bien qu'il n'y ait pas de rapport sur la merluche, la prise totale montre une légère augmentation sur l'an dernier.

Flétan.—Le premier flétan mentionné fut pris vers le milieu de juillet. Ces poissons ont été très beaux, mais en petite quantité. On en a pris suffisamment en août pour répondre à la demande locale. Prise totale estimée à 5,000 livres.

Le *hareng* fit son apparition le 21 juin, et les bateaux furent capables d'obtenir de l'appât, les uns de suite, les autres après un court délai. En juillet, le hareng ne parut qu'en petites bandes, les pêcheurs n'obtenant que deux ou trois barils. On le signala très abondant les 1er et 2 d'août, mais il devint rare pendant le reste du mois, quelques-uns en obtenant de 10 à 50 et les autres rien. En novembre il fut signalé plus abondant que de bonne heure dans la saison. La prise totale, cette saison, est estimée à 1,900 barils, ou 380,000 livres.

Le *homard* fut en premier annoncé le 1er mai, alors que 2,000 furent pris dans ce port. Ils restèrent passablement abondants jusqu'au 18, quand ils diminuèrent et devinrent si rares que vers le 27 un grand nombre de pêcheurs parlaient d'enlever leurs pièges. En mai, les tempêtes détruisirent plusieurs des appareils, ce qui entrava considérablement cette pêche.

Nombre de homards vivants pris pour l'exportation, 112,500.

Nombre de homards mis en conserves, 1,000 caisses, ou 48,000 livres.

Comparativement, le nombre des homards vivants exportés excéda grandement celui de l'an dernier, mais il en fut moins mis en conserves.

PRISE de poisson à la station de Lockeport en 1899.

Nom du vaisseau.	Prise.	Huile.
		Barils.
Springwood	624,000	59
Three Bells	447,500	39
Alice M. Buden	608,000	57
Mary C	367,000	31
Alina	361,250	38
Helene	501,500	40
Laurence	310,000	3
Agattia	435,000	39
Satellite	100,000	......
Icelda	20,000	1
Only Son	21,000	......
Altara	49,900	3
Trilby	25,500	3
Idith	136,000	5
News Boy	86,500	......
Charlie Richardson	95,000	4
Bateaux de Port-Hébert à Blue Island	500,000	......
	4,684,150	322

Proportion pour la morue	4,554,616 liv.
" " l'égrefin	83,311 "
" " la merluche	41,155 "
" " le merlan	5,068 "
Total	4,684,150 "

LUNENBOURG.

Rapporteur, M. W. A. Zwicker :

La *morue* fut d'abord signalée le 1er mai, la prise étant bonne, mais à cause des tempêtes rien ne fut plus fait de cette date au 13. Du 14 au 30 le poisson abonda, les bateaux ayant pleines parts, et les terreneuviers firent rapport d'une bonne pêche de morue. En juin, les prises varièrent de grande abondance à passable. En juillet il y eut une légère diminution due au chien de mer. La pêche d'août ressemblait pas mal à celle de juillet, à cause du manque d'appât pendant quelque temps. En septembre et octobre les tempêtes et les chiens de mer gênèrent quelque peu la pêche, mais quand on put la faire les prises furent de bonnes à passables. Sur la batture la prise fut considérée la meilleure de plusieurs années. Au Labrador, elle fut médiocre. Pendant toute la saison la pêche a été très bonne à North-Bay, l'île au Sable, et sur les bancs du Milieu, Quero et Grand.

Le chien de mer n'a pas causé autant d'ennui qu'en 1898 dans les pêches des battures, mais les terreneuviers en ont beaucoup souffert au Banc du Milieu.

L'égrefin est d'abord arrivé le 2 juillet, quand des bonnes prises furent faites jusqu'au 7 juin. Au 4 septembre la prise fut passable, mais tomba considérablement de ce temps jusqu'au 15 octobre. De là au 15 novembre, la pêche fut bonne. Dans l'ensemble la prise de cette saison a été la meilleure depuis nombre d'années.

Hareng.—Le premier hareng de banc fut pris en bonnes quantités le 16 mai, mais cela ne continua ainsi que trois jours, les prises étant faibles du 20 au 31. Du 1er juin au 5, elles furent passables, mais vu le manque d'appât rien ne fut fait depuis cette date jusqu'au 20. Du 21 juin au 19 de juillet, le hareng donna considérablement dans les pièges, la prise étant vendue aux terreneuviers pour servir d'appât. Du 20 juillet aux premières semaines de novembre, la prise fut passable. La prise totale de cette saison à été au-dessous de la moyenne.

Homard.—Les pêcheurs, à cette station, ont commencé à prendre le homard le 2 janvier et ont cessé le 30 juin. La prise en janvier, février et mars a été pauvre ; elle fut expédiée aux Etats-Unis. Celle d'avril fut bonne, celle de mai passable et celle de juin faible. Environ 25 % des plus gros pris en avril et mai furent exportés aux Etats-Unis, le reste étant vendu aux emballeurs. La prise de la saison a représenté à peu près la moyenne.

TERRENEUVIERS DE LUNENBOURG.—(CHALUTIERS), LA HAVE.

	Liv.		Liv.
Harold J. Parker	560,000	Citizen	460,000
Carlraine	560,000	Majestic	440,000
Puritan	300,000	L. B. Currie	360,000
Barcelona	380,000	Jennie Myrtle	445,000
Bessie A	365,000	Beluga	350,000
Loreana Maud	540,000	Emulator	353,000
Torradon	320,000	Manal M. Parks	475,000
Grace	340,000	Carrie	470,000
Glyndon	500,000	Uruguay	530,000
Comrade	370,000	Collector	465,000
Alma Nelson	500,000	Leopold	460,000
Millie Mace	435,000	Madeira	525,000
Alberta	375,000	Volunteer	470,000
Joseph McGill	337,000	Alaska	400,000
Minnie J. Hackman	450,000	Talmouth	372,000
Avis	370,000	Carrie	475,000
Curfew	190,000	Roma	509,000
Perfect	160,000	Jessie L. Smith	300,000

BAIE DU NORD ET TERRENEUVIERS (PÊCHEURS À LA LIGNE).

Algoma	280,000	Gallant	300,000
Klondyke	440,000	St. Vincent	300,000
Lillian	550,000	Cayuga	360,000
Loraine C	265,000	Rowena	250,000
Cambrian	286,000	Fern	300,000
Georgina	70,000	Mischief	120,000
Enterprise	240,000	Nightingale	190,000
Puma	250,000	D. M. Owen	240,000
Calla Lily	80,000	Yosemite	460,000
Brittania	260,000	Melbourne	160,000

PÊCHEURS DU LABRADOR.

	Liv.		Liv.
Grenada	90,000	Abana	75,000
Valiant	50,000	Maggie	50,000
Ovando	120,000	Miletus	110,000
Mayflower	70,000	G. A. Smith	10,000
Garland	55,000	Garnet	120,000
Stella E	16,000		

Maquereau.—Les premiers maquereaux furent signalés le 18 mai, un bateau en prenant cinq. Rien ne fut signalé dans cette spécialité jusqu'au 26, alors que les bateaux prirent chacun une moyenne de 100 maquereaux. Du 25 au 31 on prit quelques gros maquereaux dans les filets. En juin on en prit chaque jour quelques gros et moyens. Le 5 juillet six barils de petits furent pris dans les pièges. Rien de plus ne fut fait jusqu'au 26, date à laquelle 340 gros furent trouvés dans les pièges. On en prit deux barils le 5 août. Peu de résultat dans cette spécialité le reste de la saison. Dans l'ensemble, la prise de cette année n'a pas été aussi bonne que les années précédentes.

L'encornet a abondé du 15 octobre au 10 novembre, mais il avait été très rare avant ces dates et le fut également après. Les terreneuviers ont fait rapport qu'il avait abondé du 15 juillet au 10 octobre sur tous les bancs.

FLOTTE DES BANCS DE LUNENBURG.

	Liv.		Liv.
O. P. Silver	340,000	Harry Smith	360,000
Dora	370,000	Malabar	430,000
Erminie	375,000	Minnie J. Smith	480,000
Blenheim	420,000	Milo	430,000
Tyler	330,000	St. Helena	420,000
J. C. Schwartz	380,000	Olive Louise	340,000
Lena J. Oxner	500,000	Robert F. Mason	300,000
Athelon	460,000	Panama	440,000
Basil M. Gilbert	450,000	Britannia	410,000
Wisteria	325,000	Gleaner	360,000
Elbro	290,000	Renown	320,000
Atlanta	490,000	Nonpareil	300,000
Lawrence	370,000	Luetta	410,000
Howard Young	505,000	Clara E. Mason	340,000
Bonanza	360,000	J. M. Young	300,000
Clarence Smith	460,000	Viking	390,000
Bona Fider	355,000	Huron	375,000
J. A. Silver	340,000	Werra	360,000
Yucaton	300,000	B. G. Anderson	420,000
Lilla B. Hirtle	528,000	Urania	450,000
Secret	450,000	Gladys B. Smith	520,000
Dictator	390,000	Torato	320,000
E. L. Manner	440,000	Columbia	380,000
Ontario	370,000	Maggie M. W	420,000
Argosy	365,000	St. Clair	430,000
J. H. Ernst	400,000	Muriel	540,000
L. E. Young	340,000	Minto	540,000
Arcana	400,000	Aroostook	290,000
B. L. Corkum	320,000	Laura Knock	370,000
Mascot	390,000	Alalia	140,000
Cordova	360,000	Gladys May	390,000

FLOTTE DE LUNENBURG AU LABRADOR.

Jennie May	100,000	Nicanor	110,000
Sadie	180,000	Monarch	90,000

FLOTTE DE LUNENBURG À LA BAIE DU NORD.

Maggie E. Z	200,000	Rapture	140,000
Minnie B. Smith	150,000		

VAISSEAUX DE PÊCHE DE LA BAIE MAHONE ET LEURS PRISES.

Laura C. Zwicker	360,000	Unique	400,000
Genevieve	440,000	Elva M	250,000
Venus	380,000	C. U. Mader	385,000
Blanche A. Colp	410,000	Flo. M. Mader	420,000
Roe	300,000	Hattie L. M	260,000
Daisy Linden	420,000	Energy	400,000
Lawrence	330,000	Mildred	400,000
Snow Queen	275,000		

FLOTTE DE LA BAIE MAHONE AU LABRADOR.

Nova Zembla	70,000	Irene M. B	100,000
Senovar	65,000	D. A. Mader	120,000
C. A. Chisholm	45,000	Martello	120,000

HAVRE DE MUSQUODOBOIT.

Rapporteurs: M. George Rowlings :

Le *gasparot* a complètement manqué cette année. On ne peut trouver aucune raison, vu qu'il y avait plusieurs endroits libres de bran de scie ou de toutes autres obstructions, ce qui laissait bien ouverte la route des lacs.

La *morue* fut d'abord signalée le 29 mai, les prises étant passables jusqu'à la fin de juin. Rien ne fut fait jusqu'aux premier jours de juillet, mais la prise s'améliora vers la fin du mois. La morue a été rare le reste de la saison, les tempêtes enrayant grandement les opérations des pêcheurs. Les pêcheurs en petits bateaux ont fait plus et les autres moins que l'an dernier. Dans l'ensemble, la prise durant cette saison a été un peu meilleure que l'an dernier, mais les pêcheurs doivent pousser un mille ou deux au large, le poisson se tenant très au loin.

Egrefin.—D'abord signalé le 6 juin, de bonne prises étaient faites à la fin du mois. Dans la dernière partie de juillet et la première d'août, ce poisson abonda, mais les prises diminuèrent graduellement vers la fin de la saison.

Hareng.—D'abord signalé le 13 juin en très petites quantités durant le mois, mais augmentant quelque peu en juillet. Il y a eu peu de résultat dans cette spécialité le reste de la saison. Dans l'ensemble la prise a été très inférieure à celle de l'an dernier.

Le *homard* n'a pas été aussi abondant que l'an dernier, la quantité expédiée à Boston n'étant que d'une moitié. Plusieurs des emballeurs en ont préparé de fortes quantités qu'ils avaient l'intention d'expédier, mais vu les bas prix offerts à Boston, ils ne l'ont pas fait, ce qui a mis l'emballage de cette année à peu près semblable à celui de l'année dernière. Durant la saison, on a expédié aux Etats-Unis à peu près 25 tonnes de homards vivants.

Le *maquereau* a manqué. Les prises des quatre ou cinq années dernières ont été faibles, mais jamais autant que cette année-ci.

Saumon.—Prise passable.

Truite.—Passablement abondante.

Gasparot	66	barils
Morue	11,365	quintaux
Egrefin	1,145	"
Flétan	26,000	livres
Hareng	2,106	barils
Homard	68,866	livres
Maquereau	136	barils
Merlan	1,325	quintaux
Saumon	2,360	livres

PORT LATOUR.

Rapporteur, M. J. W. Taylor:

La prise en général a dépassé de beaucoup celle de l'année dernière, bien qu'elle n'ait pas été très forte dans aucune espèce de poisson. Le travail a été très régulier.

Gasparot.—La première bonne troupe a été signalée le 8 avril, de Barrington. Il en a été pris bien peu à Port Latour.

Morue.—La saison a commencé plutôt lentement dans cette pêche. En mai la prise a été en moyenne d'un quintal par homme, mais s'est améliorée vers la fin du mois. Elle a été assez maintenue en juin et, le temps aidant, les pêcheurs ont pris, en moyenne chacun, 1½ quintal par jour. La prise de juillet a varié de passable à

pauvre. La rareté d'appât a grandement gêné les opérations en août, Dans la première partie de septembre, cette spécialité a peu donné, mais s'est améliorée vers la fin. La goélette *Will Carleton* est arrivée des bancs le 9 septembre, avec 1,300 quintaux de morue. Assez bonnes prises en octobre. Le résultat total à cette station est porté à 2,000 quintaux, soit 40 pour 100 meilleur que l'an dernier.

Egrefin.—D'abord signalé le 1er juillet en petites quantités, et sauf quelques bonnes prises, le résultat a été considéré médiocre, bien que la prise totale ait doublé celle de l'an dernier.

Hareng.—D'abord signalé le cinq juin au Cap du Nègre. Le premier rapport de cette station a été reçu le 23 juin, date à laquelle les possesseurs des meilleurs filets avaient 80 harengs. En juillet, pauvre prise ; en août le hareng abondait mais était si petit que les filets ne pouvaient le retenir. La rareté d'appât a immobilisé les bateaux la plus grande partie du mois. Faible résultat en septembre et quelques bonnes prises en octobre. La prise totale a été de 300 barils.

Homard.—Cette pêche n'a pas donné de l'emploi à autant d'hommes cette année, le hareng étant arrivé beaucoup plus tôt que les années précédentes. Premier signalement le 8 mai, le homard était généralement petit. Le reste de la saison la prise a été faible, mais longtemps avant la clôture de la saison un grand nombre des pièges furent levés et leurs propriétaires se tournèrent vers la pêche à la morue. Avant la fin de la saison les prix montèrent tellement que les pêcheurs gagnèrent plus que les années précédentes.

Maquereau.—Cette pêche a manqué à cette station. La plus grosse prise rapportée a été de 50 pour un filet, et cela n'est arrivé que trois fois pendant toute la saison.

L'*encornet* a peu donné, et comme en d'autres endroits les pêcheurs ont été enrayés par la rareté de l'appât. A une ou deux exceptions, on s'est servi de mollusques pendant toute la saison.

PORT MEDWAY.

Rapporteur, M. E. E. Letson:

Gasparot.—Premier signalement le 2 mai, la présence en bonne quantité, mais il n'en fut pas pris avant le 24 ; après il y eut de bons résultats. Les tempêtes ont entravé les pêcheurs pendant la majeure partie de juin. Le 24, la goélette *Gladys May* arriva avec 600 quintaux. Du 25 à la fin du mois la morue a abondé mais ne voulait pas de l'appât de mollusque. La prise de juillet a été très régulière et les pêcheurs en prirent beaucoup tout le mois En août ce ne fut pas aussi régulier, mais la morue fut très abondante. Le 13, la goélette *Myosotis* arriva des Grands Bancs avec 1,800 quintaux de ce poisson. La rareté de l'appât a immobilisé la plupart des bateaux au commencement de septembre. Le 9 de bonnes prises furent faites et la situation s'améliora jusqu'à la fin de la saison.

Egrefin.—Il n'a pas été signalé avant le 20 juin, les prises étant faibles mais régulières jusqu'à la fin de juillet. Du 1er août à la fin de la saison, elles furent à peu près les mêmes que pour la morue.

Hareng.—Le petit hareng arriva le 11 juillet, en immenses bancs, mais il ne donnait pas dans les filets. On tenta de l'arrêter dans des seines à capelan, mais peu furent pris. Le chien de mer arriva le 24. Peu de gros hareng furent pris le 28. Pour le reste de la saison, le résultat fut léger, juste assez de prises pour fournir l'appât pendant quelques jours.

Homard.—Tout le mois de mai les prises furent très régulières et satisfaisantes. La tempête du 21 détruisit une grande quantité d'appareils. La goélette américaine *Lotoria*, chassa sur son ancre et échoua. Faibles prises le reste de la saison.

Le *maquereau* ne fut signalé que trois fois durant la saison et fut très rare.

Saumon.—En mai la prise varia de passable à mal, peu de résultat étant obtenu dans cette spécialité le reste de la saison.

L'*encornet* a été très rare toute la saison.

PORT MULGRAVE.

Rapporteur, M. David Murray.

La saison de 1899 a été la plus faible, au point de vue de la pêche, depuis 1881. Pas de maquereau de printemps. Pas beaucoup de hareng d'été, et celui d'automne a complètement manqué. Là où nous en avions 20 barils par bateau, nous n'en avons pas eu un. Il y en a qui n'ont pris que 100 harengs durant toute la saison, et d'autres pas du tout, 500 barils peuvent représenter toute la prise entre les îles de la Madeleine et l'île Saint-Pierre. Le 10 mai, le capitaine Harding, de la goélette *Annie D*, annonça qu'il avait traversé des larges bancs de maquereau, mais il n'y avait aucun bateau en vue.

PUBNICO EST.

La *morue* a fait sa première apparition le 16, assez abondante, et l'a été jusqu'au vingt, où elle a commencé à diminuer. Du 5 juin au 1er juillet, ce ne fut que passable, mais il y eut amélioration graduelle durant la semaine du 18, après quoi ce ne fut encore que passable. Tous les bateaux ont été mis en quartiers d'hiver le 12 septembre. Somme toute la prise de la saison a été bonne, étant estimée à 3,045,000 livres.

Flétan.—Très pauvre prise pendant toute la saison.

Hareng.—Quelques harengs ont été pris près du rivage, vers la fin de septembre, et d'assez bonnes prises ont été faites aux îles Plate et à la Vase, mais la prise de la saison a été presque complètement manquée.

Le *homard* a été d'abord signalé le 6 mai. La prise a été faible, et s'est continuée ainsi toute la saison.

Le *maquereau.*—Il a été d'abord signalé le 18 mai, quand 100 furent pris dans les filets. De cette date au 25, rien de fait, puis il y eut d'assez bonnes prises jusqu'au 13. Il en avait été pris 15 barils dans les pièges le 26 mai. Du 1er au 23 juin la pêche du maquereau fut passable. Rien après cette date. On considère comme faible la prise totale.

RIVIÈRE AU SAUMON.

La pêche du homard est à peu près la seule qui soit faite sur une certaine échelle à cette station. Une fois finie, les pêcheurs s'occupent de pêcher à l'hameçon et la ligne, en petit, se servant de mollusques pour appât. La pêche du homard a été très bonne cette année à Port Dufferin. Pour chaque bateau, la quantité n'a pas été aussi forte que l'an dernier, mais les prix ont été beaucoup meilleurs. On n'use pas de filets ici, excepté le gardien du phare de l'île au Castor, qui a pris à peu près 3 barils de poisson durant la saison.

POINTE AU SABLE.

Rapporteur, M. R. R. A. Bolman :

Le *gasparot* a été pris en petites quantités du 12 mai au 1er juin, environ la moitié servant à l'état frais comme appât. Le reste a été salé et fumé pour la consommation domestique.

La *morue* a été passablement abondante à de 10 à 15 milles de la rive en mai et a augmenté en juin, juillet, août et pendant la moitié de septembre, alors que l'encornet avait quitté l'endroit. La pêche de la morue a été excessivement pauvre toute la saison, dans les 8 milles à partir de la rive. Les chiens de mer, très nombreux, ont chassé le poisson des bords. Près des trois quarts des pêcheurs de ce port ont fermé leurs portes et sont allés aux Etats-Unis. Une seule chaloupe a fait la pêche ici, ce qui fait que la prise de la morue du rivage n'excédera pas 500 quintaux. M. Bolman dit: "L'exode des pêcheurs jeunes et d'âge mûr de notre havre et des pointes de terres aux Etats-Unis dépasse trois fois celui que l'on

connaisse depuis 30 ans. On peut voir tout le long de la rive des bateaux sortis de l'eau et remisés, leurs propriétaires étant à bord de vaisseaux américains.

La flotte du banc Quero a bien réussi avec la pêche à la ligne et l'appât de mollusque. Les cinq bateaux composant cette flotte sont revenus de leur second voyage chargés jusqu'au fond. Prise totale 9,500 quintaux ; nombre de pêcheurs, 100.

L'égrefin a peu donné toute la saison. Prise totale : 30 quintaux.

Hareng.—Un petit banc est arrivé le 29 mai, de même que dans la dernière partie d'août. Prise totale 375 barils, dont 300 ont été salés et le reste employé à l'état frais pour l'appât. Les premiers harengs étaient petits et gras, les autres gros et maigres.

Homard.—La pêche a commencé le 1er février. La prise fut légère durant ce mois à cause du mauvais temps. En mars le homard devint plus nombreux et meilleur. La prise d'avril fut passable jusqu'au milieu de mars, puis il y eut rapide diminution. Le 13 mai un vaisseau-homardier américain chargea 9,000 gros homards vivants, la prise d'une semaine à cet endroit-ci. La prise de la saison a été inférieure à celle de 1893, mais les prix ont été plus haut et le produit net a été supérieur à celui de l'an dernier. La prise de cette année n'a été que d'une moitié.

Le *maquereau* a paru en septembre. Prise totale 12 barils, le tout salé pour la vente.

Le *saumon* a été signalé en quantité passable le 19 mars, et a continué ainsi jusqu'au 10 juillet.

Il y eu passablement d'encornet près du rivage, et considérablement au large toute la saison jusqu'à septembre.

BAIE SPRY.

Rapporteur, M. J. E. Conrad :

Morue.—La première a été signalée le 12 mai, les bateaux en prenant de 50 à 60 chacun, mais vers la fin du mois la prise baissa considérablement, quelques bateaux n'en prenant que dix. La prise de juin et de juillet a varié de passable à mal jusqu'au 29 juillet, alors que le chien de mer fit son apparition. Le reste de la saison, a peu d'exception, la prise fut moyenne. Comme aux autres endroits les tempêtes et les chiens de mer ont entravé la pêche, ceux-ci étant tout particulièrement gênants.

Egrefin.—Très peu de résultats dans cette spécialité pendant toute la saison, les bateaux n'en prenant que de 5 à 20 quintaux chacun.

Le *hareng* fit sa première apparition vers le 11 mai, mais on n'en prit que peu jusqu'au 4 juin, puis ils abondèrent et continuèrent ainsi pendant la plus grande partie du mois. En juillet et août la prise fut faible. La situation s'améliora un peu en septembre et il y eut peu de fait en octobre. La prise totale a été meilleure que les années passées.

Le *homard* a été d'abord signalé le 2 mai, la prise étant faible et continuant à l'être toute la saison.

Le *maquereau* fut d'abord signalé en banc à Pope's Head. Le premier pris à cette station le fut le 4 mai. On signala aussi des bancs près d'ici le 3 juin, mais on en prit peu. Prise très faible le reste de la saison. La prise totale pour la saison représente dix barils.

Merlan.—Prise totale : une moyenne de un à deux quintaux par bateau.

Saumon.—Faible prise toute la saison.

Lorsqu'on signala l'encornet il était peu nombreux, bien que très préjudiciable aux filets. On s'en servit pour l'appât quand on pu en prendre, mais on se servit surtout de mollusques et de hareng.

WHITEHEAD.

Rapporteur, M. C. C. Feltmate.

Faible prise de *gasparot* à partir du 31 mai, mais cela ne dura que quelques jours. Prise totale estimée à 75 barils.

La *morue* fut signalée en abondance le 25 mai. Du 1er juin au 6 juillet la prise fut faible à cause du mauvais temps et de la rareté d'appât. Il y eut amélioration vers la mi-juillet, puis diminution graduelle. La prise d'août fut pratiquement nulle, les chiens de mer, le mauvais temps et la rareté d'appât en étant la cause. En septembre la prise varia de passable à faible. Prise totale pour la saison: 1,300 quintaux.

Egrefin.—Rare pendant toute la saison. D'abord signalé le 24 mai. Prise totale 400 quintaux, ou à peu près la moitié de l'an dernier.

Le *hareng* arriva le 24 mai. La pêche donna peu en mai et juin. Du 1er au 15 juillet, prise passable, puis mauvaise le reste du mois. Rien de fait en août à cause du mauvais temps, du manque d'appât et du chien de mer. Prise de septembre et d'octobre, faible. Dans l'ensemble la prise totale indique une légère augmentation sur l'an dernier, 500 barils ayant été pris cette saison.

Homard.—D'abord signalé le 2 mai, les prises variant de passables à faibles jusqu'à la fin de la saison. Emballage total de la saison estimé à 2,000 caisses, environ 400 de moins que l'an dernier.

Maquereau.—D'abord signalé en banc le 25 mai. Le 29, 5,000 furent pris au piège. Juin débute avec une prise de 2,000 au piège qui furent expédiés frais. Puis jusqu'au 19, peu de prises. Le 19, on en tira 40 barils des pièges également expédiés frais. On ne prit rien le reste de la saison. Prise totale: 100 barils.

Le *merlan* fut pris en assez bonne quantité plus ou moins régulièrement durant la saison, un grand nombre dans les pièges. Prise totale estimée à 300 quintaux.

Encornet.—Sauf une ou deux exceptions, l'appât a été très rare toute la saison.

WOOD'S HARBOUR.

Rapporteur, M. W. L. Crowell.

Morue.—D'abord signalée le 13 juin, assez bonnes prises de cette date au 8 juillet, puis après rien de mentionné. La prise de la saison a été très faible, vu que les pêcheurs n'ont pu se procurer d'appât.

Hareng.—Faible prises dans la dernière partie de septembre, puis il n'est plus venu près du rivage. Il n'y en a pas eu assez de pris pour alimenter les pêcheurs d'appât. On en a signalé de grands bancs en dehors du havre, mais rien n'a été fait. Le résultat total est quelque peu inférieur à celui de l'an dernier.

Homard.—On en a pris en assez grande quantité tout le mois de janvier. Vu le mauvais temps on en a pris très peu en février, mais passablement en mars. La meilleure pêche a été faite du 1er au 15 avril, après quoi, jusqu'à la fin de la saison, les prises ont été faibles. Le résultat total est quelque peu inférieur à celui de l'an dernier.

Maquereau.—D'abord signalé vers le 10 mai, assez bonnes prises jusque vers le milieu de juin, puis plus rien. Dans l'ensemble la prise a été une moyenne.

Pour la rivière Tusket, le résultat serait à peu près celui-ci :

Saumon frais,	11,000	livres,	en grande partie exporté.
Truite "	8,000	"	" "
Eperlan "	15,000	"	" "
Frost fish "	10,000	"	usage local et appât pour le homard.
Alose "	60	barils,	différentes manières.
Anguille "	40	"	en grande partie exportée.
Gasparot "	2,800	"	environ la moitié salée, le reste en appât frais.

Pêcheries de la rivière au Saumon :

Saumon frais,	1,000	livres,	en grande partie exporté.
Truite "	1,000	"	différentes manières.
Eperlan "	1,500	"	environ la moitié exportée.
Frost fish "	1,200	"	usage local.
Anguille "	20	barils,	en grande partie exportée.
Gasparot "	400	"	presque tout en appât frais.

Pêcheries de la rivière du Ruisseau-à-l'Anguille:

Gasparot frais, 250 barils, presque tout en appât frais.
Anguille " 120 " usage local.
Truite " 400 " différentes manières.
Eperlan " 1,500 livres, exporté.
Merluche argentée, 2,000 livres, usage local.

YARMOUTH.

Rapporteur, M. F. L. Hatfield :

Gasparot.—Premier signalement le 1er mai. Prises passables jusqu'au 31.

Morue.—Premier signalement le 12 mai comme passable, ainsi jusqu'au 17, alors que la morue est devenue très abondante pendant une journée seulement, puis elle est revenue à la note passable. Peu de fait en juin jusqu'au 22, après laquelle date elle redevint très abondante jusqu'à la fin du mois. Sauf une journée, il y a eu peu d'opérations en juillet. Prises très irrégulières le reste de la saison, à cause du mauvais temps et de la rareté d'appât.

Egrefin—A peu près la même chose que pour la morue toute la saison.

Flétan.—Prises passables mais irrégulières en mars et juin.

Hareng.—Faible toute la saison.

Homard.—Premier signalement le 1er mai, alors que de bonnes prises furent faites, mais il y eut diminution pendant la seconde semaine. Prises passables mais irrégulières indiquées pour le reste du mois. Très peu de fait le reste de la saison. Durant la dernière saison les quantités suivantes de homards vivants ont été expédiées de ce port aux Etats-Unis.

1899.	Paniers	Valeur.
Janvier	2,385	$34,971
Février	1,176	16,793
Mars	1,468	27,350
Avril	4,847	64,850
Mai	3,301	32,131
Juin	1,404	17,730
Juillet	324	4,852
	14,905	$198,677

États des envois de homards en conserves de l'emballage de 1899 :—

1899.	Livres.	Valeur.
Janvier	10,956	$ 1,893
Février	24,198	4,454
Mars	9,900	1,140
Avril	53,300	9,435
Mai	348,115	50,216
Juin	156,600	23,229
Juillet	68,750	13,364
Août	3,100	620
Septembre	1,200	300
	676,169	$105,151

Le maquereau fut en premier pris le 8 mai, un piège en contenait une douzaine de gros. Le reste du mois les différents pièges dans ce district en prirent de un à cent quatre-vingts barils. C'est le 18 qu'on commença la prise du premier maquereau, de petits résultats étant obtenus, à l'exception des 29 et 31, quand il y eut abondance dans les filets. En juin il y en eut dans les pièges de un à quatre-vingts barils. Les filets donnèrent beaucoup au commencement du mois. Les pièges furent enlevés le 1er juillet.

Saumon.—A été signalé comme passable.

Alose.—Premier signalement comme passable le 4 mai, mais les prises furent faibles et irrégulières en mai et juin.

Truite.—Premier signalement en mai, passable puis bonne, mais très irrégulière. Rien dans la suite.

ARICHAT-OUEST.

Rapporteur, M. C. P. LeLacheur :

Gasparot.—A encore manqué cette année, pas plus de 50 barils ayant été pris.

Morue.—A fait son apparition le dernier jour de mai et les prises furent faibles jusqu'au milieu du mois de juin, alors que quelques bonnes levées furent faites jusqu'à la fin du mois. Dans la première partie de juillet la prise fut variable mais s'améliora vers la fin, alors que le hareng était près du rivage. En avril et septembre, ce fut médiocre. Le vent et la rareté de l'appât, en septembre et une partie d'octobre, entravèrent sérieusement les opérations. La prise de cette année est de beaucoup au-dessous de la moyenne, ce qu'on peut attribuer à la rareté inaccoutumée de l'appât à cette saison. Néanmoins les prix ont été meilleurs que l'an dernier, ce qui a dans une certaine mesure compensé le déficit.

Egrefin.—Premier signalement le 30 mai, et jusqu'au 25 juin faibles prises et très irrégulières. Peu d'égrefin furent pris le reste de la saison. Peu de différence avec l'an dernier dans la prise totale ; celle de cette saison étant moindre que d'habitude.

Le *hareng* fut d'abord pêché vers le 15 juin, quand de bonnes prises de types de moyenne taille furent faites près du rivage, quelques bonnes levées de gros harengs gras furent également obtenues du 26 au 28 de ce mois, la prise variant de trois à cinq barils chaque jour par bateau. Le banc s'éloigna ensuite et ne revint que le 18 juillet, et pendant deux nuits les pêcheurs firent passablement bien. De cette date à la fin de la saison la pêche fut médiocre. La "veine d'août" traditionnelle ne s'est pas produite cette année, et conséquemment la prise totale n'est pas tout à fait aussi considérable que l'an dernier.

Homard.—La pêche en commença le 25 avril, et ferma vers le milieu de juin. Elle fut faible toute la saison. La fabrique cessa ses opérations le 24 juin, vu l'absence du homard.

La prise diminue régulièrement chaque année, et tout indique que cette industrie autrefois si précieuse disparaîtra bientôt. Sans les hauts prix payés cette saison, quelques pêcheurs seraient à peine rentrés dans leur frais. La plus grande partie des homards pris a été mise en conserve.

Maquereau.—Quelques-uns ont fait leur apparition au 1er de juin, mais bien peu a été pris. Le résultat pour cette année est nul.

Appât.—Les pêcheurs d'ici ne se sont pas encore occupés d'importer du hareng pour appâter, mais comptent entièrement sur le *sculpine* et la plie prise au bord de l'eau avec des dards ou à la ligne. De sorte qu'à moins que la température soit favorable à cette prise—une eau calme et claire étant nécessaire—leurs pièges sont quelquefois bien pauvrement appâtés.

ARICHAT.

Rapporteur, M. E. P. Flynn :

Le *gasparot*, qui pendant quelques années abonda passablement, paraît avoir abandonné nos bords. Notre rapporteur dit : J'attribue cela, en grande partie, à l'absence de protection suffisante des ruisseaux allant à nos lacs, où se rendent ces poissons dans le but de frayer.

La *morue* fut d'abord prise ici le 15 mai, en très petites quantités et d'une qualité inférieure. Le reste de la saison la prise varia de passable à faible. Celle de la saison a été faible, comparée à celle des autres années.

Les prix furent beaucoup plus élevés qu'en plusieurs années précédentes. La prise médiocre peut être attribuée aux mauvais temps et à la rareté de l'appât.

Egrefin.—Mêmes remarques que pour la morue.

Hareng.—Première apparition le 9 mai, rien ne fut fait durant ce mois. Un autre banc arrive à notre rivage le 20 juin et il en fut pris en assez bonnes quantités. A la fin de juillet la prise fut très bonne, mais diminua graduellement. Rien ne fut fait en août et très peu en septembre et en octobre.

Homard.—Les premiers furent pris le 14 avril, et seulement en quantité passable. La fabrique continua ses opérations du commencement de la saison au dernier jour de juin, quand, vu la rareté du poisson, elles cessèrent. La qualité et la quantité furent à peu près les mêmes que les années précédentes.

Le *maquereau* arriva vers le 25 mai, mais peu furent pris. Cette pêche manqua de fait. Notre rapporteur attribue la rareté du maquereau, ces temps derniers, à l'usage des seines en bourse, lesquelles, en suivant le poisson, le chassent de la côte.

L'appât a été rare durant la meilleure partie de la saison.

CHETICAMP.

Rapporteur, M. Chas. E. Aucain :

Le nombre total des bateaux enregistrés cette année est de 21. Deux nouveaux ont été enregistrés cette année.

Les pêches en général ont, comme d'habitude, été entravées par le mauvais temps et par une surabondance de cet exécrable chien de mer, bien que le progrès soit loin d'être un sujet de plainte, excepté pour le maquereau. Ce dernier a complètement manqué cette année, mais on ne peut attribuer aucune cause à cela. Il est probable que de fortes troupes de baleines et de marsouins, comme on les appelle, ont milité contre le succès des pêcheurs. Ils ont infesté les eaux du golfe Saint-Laurent pendant la moyenne partie de juin, et, sans aucun doute, causé des ravages parmi les autres troupes de poissons.

La morue a été d'abord signalée le 8 mai, en petite quantité, et a continué ainsi le reste du mois. On a pu remarquer un léger changement en juin. La prise de juillet a varié de passable à bonne et, durant la balance de la saison, de bonne à passable. Une baisse très marquée est constatée dans la taille de la morue actuellement. On a exporté de cette station de 40 à 50 barils de morue et d'huile de chien de mer.

Egrefin.—Premier signalement le 15 mai. Les prises pendant toute la saison ont été dans l'ensemble passables.

La merluche a paru le 19 mai, mais sauf quelques peu nombreuses prises passables en septembre les résultats de la saison ont été mauvais. La prise totale de morue, égrefin et merluche a diminué d'une façon remarquable.

Flétan.—Premier signalement le 28 juillet. La prise totale de la saison a été très petite.

Hareng.—Premier signalement le 2 mai. De petits harengs ont été pris au filet le printemps comme d'habitude, mais en petites quantités. Pour quelques raisons inexplicables, le hareng a déserté nos côtes et n'a pas été signalé du reste de la saison. La plus grande partie du poisson venu ici vient des eaux des Iles de la Madeleine, où quelques-uns des plus gros bateaux vont le printemps de bonne heure. La prise totale de hareng, y compris ce qui a été apporté de ces îles, a été de 300 barils.

Le 1er mai le homard a été d'abord signalé en quantité passable et a varié de cette note à bon le reste de la saison. La prise de homard a été très favorable aux pêcheurs d'ici cette année, mais la qualité semble devenir chaque année plus inférieure.

Le *maquereau* a paru, la première fois, le 17 juillet, quand quelques-uns furent pris à la baie Plaisante. La quantité prise par chaque bateau a été minime, bien que le montant collectif pour toute la flotte puisse présenter un bon chiffre. Prise totale : 200 barils.

Saumon.—Premier signalement le 8 mai. Cette pêche a fait piteuse figure cette année. C'est dû aux stricts règlements du gouvernement, au sujet de la pose des filets, spécialement à la Petite-Rivière, et à la vigilance exercée par l'inspecteur et

les gardiens pour empêcher les audacieuses manœuvres de la pêche illégale. La prise totale pour la saison est estimée à 4,000 livres.

L'*encornet* a été assez abondant durant la saison.

D'ESCOUSSE.

Rapporteur, M. R. F. Burke.

Morue.—Rien n'a été fait dans cette spécialité, à cause des mauvais temps avant le 24 mai. Quand on a fait rapport sur la prise, elle était très médiocre, et a continué ainsi jusqu'à la fin de juin, sauf quelques jours à la fin du mois, quand des prises passables ont été faites. Rien n'a été fait le reste de la saison. Le nombre de bateaux engagés dans cette pêche durant la saison, a été de 25.

La prise totale de la saison a été comme suit:—

Remorqueur *Jaquis*	900	quintaux.
" *Ginde*	600	"
" *Victoria*	400	"
" *Jubilee*	600	"
" *Nova Stella*	900	"
" *Ariquiba*	500	"
	3,900	"

Le 15 mai la *merluche* fut signalée très rare, et resta ainsi le reste de la saison.

Le *hareng* est arrivé le 8 mai, les prises furent très faibles tout le mois et la première moitié de juin. Du 15 au 30 de ce mois les pêcheurs réussirent assez bien. Résultat donné comme assez bon quelques jours seulement de juin, puis plus rien.

Homard.—Premier signalement en quantité passable le 3 mai, et aussi pendant le reste de la saison. Beaucoup d'appareils furent détruits par les tempêtes au commencement de l'année.

Le *maquereau* n'a été annoncé que le 24 mai, alors que d'assez bonnes prises furent effectuées. Les premiers jours de juin ce fut aussi le cas, mais rien ne fut fait après, à l'exception d'une journée en avril. La prise du printemps à été meilleure que l'an dernier.

GABARUS.

Rapporteur, M. R. McLean:

Le *capelan* a été très abondant tout le mois de juin.

Morue.—Au commencement de mai, les pêcheurs s'apprêtèrent, et le premier signalement de la morue fut reçu le 25 mai, chaque bateau prenant en moyenne un quintal de harengs qui furent pris à eau profonde la plupart. La prise de juin et de juillet a été meilleure que celle du mois précédent. Elle varia de 2 à $2\frac{1}{2}$ quintaux par bateau. Le poisson était très gros. La pêche en août a été très bonne et le type de belle qualité. Le 21, des bateaux en apportèrent de 1,000 à 2,000 livres chacun. On rapporte que le hareng était très abondant en septembre et octobre, des bateaux en ayant de trois à sept quintaux de gros et beaux. La morue était plus grosse et meilleure que celle prise les 18 années précédentes, étant toutes de belle qualité. La prise totale de cette année est estimée à 2,500 quintaux.

Egrefin.—Prises assez bonnes signalées le 5 juin, continuant ainsi jusqu'au milieu d'août, après quoi il y eut diminution considérable. Prise totale estimée à 200 quintaux.

Merluche.—Premier signalement le 11 août, en petite quantité, et des prises médiocres furent faites par-ci par-là le reste de la saison.

Hareng.—Arriva d'abord le 6 juin, mais seulement de légères prises furent faites le reste du mois. Le premier fut pris en eau profonde. Les deux premières semaines

de juillet il n'en fut pris que juste assez pour fournir l'appât aux pêcheurs. A partir du 15, la situation s'améliora grandement, la levée variant de 600 à 3,000 gros poissons. La quantité diminua considérablement en août. Rien ne fut fait en août et septembre. Aucun type pris n'était de seconde qualité, tous étant bons pour la vente. La prise est considérée comme supérieure à celle des 18 dernières années. Prise totale 539 barils, le hareng pris pour l'appât et la consommation locale non compris.

Homard.—Les tempêtes et les grosses mer ont causé un tort considérable et une perte de plusieurs jours aux pêcheurs. La première prise eut lieu le 9 mai et donna 9,500 pièces. Le résultat fut assez bon le reste de la saison.

Maquereau.—Le premier maquereau pris dans ce district l'a été le 25 mai, quelques bateaux en comptait de 50 à 100. Le 9, la prise donna une moyenne de deux barils, elle fut passable au commencement de juin, mais vers la fin de ce mois elle baissa graduellement, et rien ne fut fait dans cette spécialité la balance de la saison. De gros bancs de très petits types parurent en août, mais ne purent servir qu'à l'appât. La prise de la saison est considérée légère, n'étant que de 80 barils.

L'*encornet* parut vers le 23 juin. A l'exception de quelques harengs, maquereaux et capelans, l'encornet fournit tout l'appât employé durant cette saison. On ne s'est pas servi de mollusques.

HAWKESBURY.

Rapporteur, M. J. C. Bourinot :

Gasparot.—Premier signalement en mai, en bonne quantité à la rivière des Habitants et Port-Malcolm. Très rare en juin.

Morue et égrefin.—On rapporte qu'ils ont entièrement manqué.

Hareng.—Rien n'a été fait ici dans cette spécialité, à l'exception d'un jour en juillet, où il y eut abondance. Le hareng a également bien donné à la rivière des Habitants, et à Port-Malcolm entre le 22 et le 27 juin.

On a d'abord signalé le *homard* le 8 mai, en quantités passables, mais il n'en a été pris qu'une fois durant ce mois ici. D'assez bonnes prises furent faites pendant tout le mois de mai au détroit de Canso et à l'île de l'Ours, et de faibles à Hawkesbury en juin.

Maquereau.—Donné comme assez abondant, le 10 mai, à Port-Malcolm et dans le bassin de la rivière des Habitants. Rare le reste de la saison.

Merlan.—Très abondant la plus grande partie de la saison.

INGONISH.

Rapporteur, M. J. M. Burke :

Morue.—La saison de pêche s'est ouverte une quinzaine plus tôt que d'habitude cette année. La morue fut prise durant la première semaine de mai, et fut assez abondante jusque vers le milieu de juillet. De ce jour à la fin du mois, le résultat fut maigre. La morue abondait en août, les bateaux en obtenait de un à quatre quintaux. Pour cette spécialité, août a été le meilleur mois. Le reste de la saison, le résultat fut assez bon. Dans l'ensemble, la prise est d'une grosse moitié meilleure que pour les trois dernières années, le prix étant de $1 à $1.25 plus élevé par quintal ; conséquemment, pour la morue, cette saison a été spécialement rémunératrice.

Egrefin.—Premier signalement, le 13 mai, dans les traîneaux, et la prise varia de bonne à faible pendant environ trois semaines, puis le banc disparut. La prise se divisa à peu près également par bateau, mais comme il y avait ce printemps plus de bateaux employés à la pêche, la prise totale a été d'environ un tiers plus considérable.

Hareng.—Le banc du printemps arriva durant la dernière semaine d'avril, en petites quantités, et les prises ne servit qu'à l'appât pour la pêche de la morue et du homard. A cette station, cette année, il n'y eut ni de hareng de juillet ni d'été.

Homard.—Première prise durant la dernière semaine d'avril. Un certain nombre de fabriques de conserves commencèrent leurs opérations vers le 1er mai, et toutes furent en plein fonctionnement à partir de la seconde semaine de ce mois. La prise fut assez bonne pendant les cinq premières semaines, diminuant graduellement vers la fin de la saison. De fait, le saumon devint si rare que quelques emballeurs fermèrent leurs établissements le ou vers le 15 juillet. La prise de la saison fut moyenne, et les prix bons.

Le *maquereau* arriva vers le 20 mai, mais si peu nombreux qu'il n'y en eut pas assez pour fournir l'appât destiné à la pêche de la morue; quelques-uns furent pris dans les filets de grève, en juillet et août, mais aucun après le 1er septembre.

Saumon.—Premier pris dans la première semaine de mai. La prise de la saison fut moyenne, mais en certains endroits exposés aux grands vents le résultat ne fut pas aussi bon. D'assez bons prix furent obtenus pour la première prise, et ce qu'on a pu vendre frais a été, toute la saison, payé bon prix.

L'encornet est arrivé entre le 1er et le 10 juillet et a toujours été assez abondant, quoique irrégulièrement parfois, pendant toute la saison jusque vers le 15 novembre. La saison a été très payante pour les pêcheurs et les commerçants également à cette station-ci. L'augmentation tant dans la prise de la morue et de l'égrefin que dans les prix obtenus cette année est de 50 pour 100 au-dessus des saisons depuis au moins cinq ans.

L'ARDOISE.

Rapporteur, M. John McIsaac:

La *morue* fut signalée le 24 mai, mais en petite quantité jusqu'au 28 juillet, date à laquelle on constata une légère augmentation. Les jours de pêche ont été très peu nombreux, et somme toute la prise a été fort médiocre. La morue prise durant la saison l'a été en eau profonde. M. McIsaac dit: "La pêche de la morue et de l'égrefin est une chose du passé dans cette baie, rien qu'un petit nombre de barques s'en occupant." Toutes les barques qui ont été à Scattarie et Lingan ont bien réussi, ainsi que quatre petits bateaux au banc de l'Est.

Egrefin.—Même chose que pour la morue. Arrivé le 24 mai en petite quantité il a été ainsi jusqu'à la fin. Autrefois l'égrefin était ce qu'il y avait de mieux pour les pauvres classes, vu qu'il abondait, et ce sur les bords mêmes, mais aujourd'hui on en prend peu.

Hareng.—La prise de hareng gras a été très bonne comme quantité et qualité. Il fut d'abord signalé le 24 mai en petite quantité et le fut jusqu'au 1er juillet, quand la situation s'améliora. Malheureusement un grand nombre de pêcheurs sont partis trop tôt pour Scattarie, s'attendant à y rencontrer le hareng. Celui-ci s'est présenté ici en plus grande quantité qu'à n'importe quelle saison pendant les dix dernières années. Les pêcheurs qui sont restés ici ont réussi d'une façon exceptionnelle.

Homard.—Première apparition vers la fin d'avril. Assez bonnes prises toute la saison, mais dans l'ensemble inférieures à celle de l'an dernier, néanmoins vu les hauts prix payés, les pêcheurs ont fait bien au point de vue financier. Le gros de la prise a été vendu aux fabriques de conserves.

Maquereau.—Comme d'habitude il est arrivé en petites quantités. Premier signalement le 27 mai. Ce fait et les bons prix obtenus ont porté le résultat de cette année plus haut que l'an dernier. Le gros de la prise fut préparé pour le marché d'Halifax, et la balance vendu aux terreneuviens.

LOUISBOURG.

Rapporteur, C. V. La Vatte:

Morue.—Première apparence le dernier jour de mai et abondance toute la saison. Cette pêche a été grandement gênée par la rareté de l'appât et les chiens de mer. La prise totale a été de 50 pour 100 supérieure à celle de l'an dernier.

Egrefin.—Premier signalement le 3 juin comme abondant. Il y eut irrégularité pour ce mois de bon à passable. Sauf quelques jours en septembre rien de plus n'a été fait dans cette spécialité. La prise de la saison a été près du double de celle de l'an dernier.

Hareng.—Arrivé le 1er mai il fut rare jusqu'à la fin de juin. Il y eut une légère amélioration de constatée en juillet, puis la prise fut très faible. La prise totale de la saison a été d'environ 30 pour 100 inférieure à celle des autres années.

Homard.—Première prise le 10 mai. Il continua d'être fait d'assez bonnes prises usqu'à la fin de la saison. Un grand nombre de pièges ont été détruits par les mauvais temps et on a perdu beaucoup de temps à les réparer et à les remplacer. La prise totale a été dans la moyenne.

Le *maquereau* a fait sa première apparition vers le dernier jour de mai. Juin rapporta peu. En juillet le havre de Louisbourg fut rempli de maquereaux plus petits que le menu fretin ordinaire, et ils mordirent beaucoup. En août des grosses bandes de petits poissons arrivèrent et la prise fut considérable, mais ils étaient trop petits pour la salaison et servirent assez bien pour l'appât. Les allées et venues du maquereau n'ont pas rapporté autant que l'an dernier, environ la moitié.

L'*encornet* a été très rare en juin et juillet, mais abondant en août; le reste de la saison on n'a pu le prendre qu'à certains jours.

Notre rapporteur dit: "La question du chien de mer est très grave pour nos pêcheurs, ils empêchent la prise de l'encornet pour l'appât et empêchent aussi la prise de la morue. Si les pêcheurs qui vont au loin avaient des facilités pour l'emmagasinement à froid, qui pussent leur permettre de conserver leur appât, la prise serait augmentée de 25 pour 100 les jours ou le poisson abonde. En somme nos pêcheurs ont été cette année dans une bien meilleure position que bien des années passées.

MABOU.

Rapporteur, M. Lewis McKeen:

Les rapports de cette année montrent une diminution très sensible, probablement 50 pour 100 pour le poisson pris à la ligne (morue, merluche et égrefin), comparativement à la saison de 1898.

Gasparot.—On l'a signalé que quelques jours dans la première partie de mai, et en très petites quantités.

La morue est venue vers la fin de mai. En juin et juillet l'appât frais a été rare, et comme la plupart des pêcheurs s'occupèrent du homard, peu d'attention a été donnée à la pêche à la ligne. Dans la première partie d'août les prises ont varié de médiocres à assez bonnes, mais se sont améliorées après le 10. Vers le 1er septembre le chien de mer est arrivé et se montra très embarrassant. Beaucoup de pêcheurs se sentirent découragés et préférèrent aller travailler sur le chemin de fer. Depuis novembre le chien de mer est devenu moins nuisible, mais la morue avaient été dispersée sur toute la zone de pêche et conséquemment la prise a été petite.

Hareng.—Un assez bon nombre de harengs de printemps ont été pris en mai. Néanmoins, ces poissons ont été surtout employés à l'appât pour le homard et la morue et n'ont pas une grande valeur commerciale. En juillet la prise de hareng a manqué. La rareté de ce poisson a considérablement affecté la prise de poissons de ligne dans ce district. La prise de septembre a été également au-dessous de la moyenne.

Le homard est arrivé vers le 22 mai, c'est-à-dire immédiatement après l'ouverture de la navigation. On a fait de bonnes prises la première semaine, mais ensuite un fort ouragan du nord-ouest a poussé la g ace vers le rivage et détruit un grand nombre de pièges et de filets à harengs. Néanmoins de bonnes prises ont été obtenues en mai. Le reste de la saison a été passable. La mise en conserves totale est considérée supérieure à 1898.

Maquereau.—Cette pêche est devenue pratiquement une chose du passé dans ce district. La très petite quantité obtenue cette année a été consommée sur place.

Saumon.—La prise de ce poisson a toujours diminué depuis 8 à 10 ans dans ce district, et cette année il y a eu manquement complet. Le peu qui a été pris a été conservé ici.

MARGAREE.

Rapporteur, M. M. A. Dunn :

Gasparot.—Cette pêche a presque totalement manqué cette année. Premièrement signalé le 10 mai, peu de prises jusqu'au 5 juin, puis rien après.

La *morue* la première signalée fut prise dans des traîneaux le 15 mai et avec les lignes à main le 20 mai. Avec ces filets d'assez bonnes prises furent rapportées jusqu'à la fin de juin, mais à la ligne on fit peu. La pêche a été bonne en juillet et août, surtout durant la semaine du 26 août, qui fut considérée la meilleure de la saison. On rapporte que la morue a abondée le reste de la saison, mais n'a pu être prise à cause des gros temps, des chiens de mer et de la rareté de l'appât. La prise totale est considérée un peu au-dessus de la moyenne annuelle habituelle.

Egrefin.—Mêmes fluctuations que la morue, mais prise de beaucoup inférieure à celle de l'an dernier.

La *merluche* ne fut signalée que le 15 juillet, en très petites quantités, et resta rare toute la saison, à l'exception de quelques jours vers la clôture, alors que d'assez bonnes prises fut faites.

Le *hareng* arriva au rivage le 28 avril, et il en fut pris assez abondamment pendant quelques jours. Le 4 mai, une tempête détruisit une grande quantité de filets, après quoi la prise fut passable. Le 29 juillet un gros banc de hareng fut signalé au large, mais on en prit peu à cause des nombreux chiens de mer qui enrayèrent le travail des filets. Durant la première semaine d'août, il y eut peu de fait. En somme la prise de la saison fut considérée nulle.

Homard.—La pêche en commença le 8 mai et demeura bonne jusqu'au 15 juin, quand elle se mit à diminuer graduellement jusqu'à la fin de la saison. La prise a été estimée comme étant dans la moyenne.

Saumon.—La prise demeura faible jusqu'au 13. De ce jour au 15 juillet, elle fut bonne. Le reste de la saison la pêche de ce poisson fut faible. La prise totale fut inférieure à celle de l'an dernier.

L'*encornet* est arrivé vers le 25 juillet et fournit l'appât toute la saison.

Le *chien de mer* fit son apparition vers le 20 juillet et causa des ennuis presque constamment pendant toute la saison. Ce poisson destructeur à causé de grands torts financier à l'industrie de la pêche dans ce port, surtout en ce qui se rapporte au hareng et à la morue.

MEAT COVE.

Rapporteur, Alex. B. McDonald :

La *morue* a été abondante toute la saison, mais comme il n'y avait pas de marché sûr, on en a peu pris.

Homard.—La pêche en a été au-dessus de la moyenne, bien que l'ouverture de la saison ait été tardive à cause de la glace et des gros vents. Comme aucun ouragan n'a endommagé les appareils, le homard a été abondant et de bonne taille.

La pêche du *maquereau* a été nulle, seulement quelques rares prises ayant été faites au début de la saison. Le maquereau bien développé a été très rare, peu se montrant en bande. Le petit maquereau a abondé mais ne voulait pas mordre.

L'absence d'acheteurs de poissons sur place et le manque de communications par vapeur avec le monde extérieur met nos pêcheurs dans une situation très désavantageuse. La seule chance qu'ils aient de le vendre est l'arrivée possible après le 15 août d'une goélette de commerce.

La pratique de la pêche au filet disparaît presque entièrement, ce qui explique la petite prise de hareng.

Ici, toute la saison, il y a eu abondance d'encornet.

PETIT-DE-GRAT.

Rapporteur, M. Peter T. Fougère:

Gasparot.—Aucune prise cette saison.

Morue.—Première apparition le 18 mai. Pas aussi grande abondance que les années précédentes, mais, cependant, prise à peu près semblable à celle de l'an dernier. La prise totale est estimée à 1,200 quintaux. Le prix a augmenté de $1 sur celui de l'an dernier, ce qui correspond à 200 quintaux au-dessus du total de l'an dernier. En sus de ce total on rapporte que 1,700 gallons d'huile ont été extraits de la morue, dont 1,400 ont été expédiés à Halifax, et la balance conservée par les pêcheurs pour leurs filets et autres fins.

Chien de mer.—Il a paru en juillet et a été une source d'ennuis pour les pêcheurs toute la saison. On estime à $1,000 les dommages qu'il a causés aux filets, etc.

Egrefin.—Première prise le 10 mai. Pour toute l'année elle a été de 1,[illegible]00 quintaux plus petite qu'à la dernière saison. Les pêcheurs attribuent cette baisse aux vents de l'est, et aussi à quelques espèce d'appât trop menu qui a fait s'éloigner l'égrefin. Ici, les prix ont été très bons : de $2.50 à $3.00 le quintal.

Le *hareng.*—Est arrivé le 30 mai. Pendant toute la saison la prise s'est maintenue faible, la prise totale ne se montant qu'à 440 barils, soit 960 de moins que l'an dernier. En consacrant trop de temps aux filets les pêcheurs ont beaucoup perdu. Même prix que d'habitude : $3.50.

Homard.—C'est le premier poisson qui a été pris dans cette région vers le 12 avril. Très bonne prise vers le milieu de mai. De cette date, grande rareté. Quelques pêcheurs ont retiré leurs pièges et se sont préparés pour la pêche de l'égrefin et de la morue, bien qu'ils eussent plus gagné à s'en tenir au homard. 1,200 caisses ont été remplies par les fabriques de conserves et près de 50,000 homards vivants ont été expédiés aux Etats-Unis et dans le Haut-Canada. Bien que la prise fut plus petite, les prix ont été plus hauts, et en somme les pêcheurs ont réalisé autant que par le passé.

Maquereau.—Ce poisson est évidemment devenu une chose du passé dans cette localité. Quatre vaisseaux ont été affrétés ici pour la pêche du maquereau aux Iles de la Madeleine ; deux ont assez bien réussi, le plus gros vendant sa prise $1,400 et l'autre $800.00. Les deux autres n'ont rien fait. On n'a rapporté que 120 barils de maquereau à Petit-de-Grat. On n'a pas pris de maquereau d'automne ici.

La *merluche.*—Est venue en même temps que l'égrefin. On en a pris environ 300 quintaux. Même prix que l'égrefin.

Saumon.—Ce délicieux poisson est arrivé vers le 20 juin, mais pas aussi nombreux que l'an dernier. Le nombre pris a tout juste suffi à la demande de saumon frais. La valeur de la prise a été d'environ $250 moindre que celle de l'an dernier.

Encornet.—Le retard dans son arrivée a mis les pêcheurs bien en arrière, vu l'absence d'appât. Il a été très rare toute la saison. Le premier pris l'a été le dernier juillet.

PORT-HOOD.

Rapporteur, M. E. D. Tremaine.

La première *morue* a été prise, cette saison, le 16 mai, et ce poisson a peu donné tout le temps. Le chien de mer a fait son apparition le 31 août et a gêné toutes les pêches durant la saison.

Egrefin.—On le signala d'abord le 5 juin en assez bonne quantité, et la situation resta telle jusqu'à l'arrivée du chien de mer. Alors les prises furent très faibles.

La pêche de la *merluche* a été également et pratiquement détruite par le chien de mer. On en a pris d'abord le 19 juin jusqu'à l'arrivée du chien de mer, la prise étant satisfaisante, après quoi cette pêche a été à peu près abandonnée.

Le *hareng* a été d'abord signalé le 2 mai en assez bonne quantité et a continué ainsi le reste du mois. En juin, juillet et août, la prise fut faible. Du 1er au 14 septembre, elle s'est graduellement améliorée. On rapporte qu'elle a été abondante le 14. Le reste du mois et en octobre on en a pris quelques-uns. Le chien de mer

a été cause que plusieurs pêcheurs n'ont pas placé leurs filets, ne voulant pas les voir mettre en pièces.

Homard.—Première prise durant la dernière semaine d'avril; pris en grandes quantités jusqu'au 6 mai, quand la majeure partie des appareils furent détruits par des tempêtes. Cependant, par la suite, la prise augmenta et, en somme, les opérations de la saison furent bonnes.

Maquereau.—Pêche médiocre toute la saison. Le premier fut signalé le 13. La prise totale de maquereau de bonne qualité se monte à 75 barils.

L'*encornet* a été assez abondant pendant toute la saison, y compris deux ou trois fortes venues.

SAINTE-ANNE.

Rapporteur, M. Thos. D. Morrison.

Morue.—Premier signalement le 13 mai, la prise variant de bonne à pauvre pendant le mois. Le reste de la saison la morue fut constamment en bien petit nombre.

Le 29 mai on a signalé le *hareng* en quantité passable. La pêche a été très pauvre le reste de la saison.

Maquereau.—Opérations pratiquement nulles.

Saumon.—Premier signalement le 30 mai. De cette date au 5 juillet, les prises ont été assez bonnes. Rien après.

On a rapporté que l'*encornet* était très abondant du 11 au 20 juillet, les bateaux en prenant de 6 à 8 barils par jour. Plusieurs terreneuviens se sont approvisionnés d'appât ici durant la dernière saison.

SAINT-PIERRE.

Rapporteur, H. D. Urquhart.

Le *gasparot* a été très rare. Vers le 1er juin quelques rares pièces ont été prises, mais jamais au delà d'un baril, au plus.

Ni *morue* ni *égrefin* ont été pris cette année ici, mais les prises opérées par des bateaux du voisinage sur les bancs de l'Est et dans la baie du Nord ont été exceptionnellement bonnes.

Hareng.—Première venue vers le 1er juin. Les prises ont été bonnes et la veine a duré cinq jours. La seconde a eu lieu le 20 juillet, la troisième le 13 août, alors que le poisson a été trouvé exceptionnellement gras.

La plus grosse prise a été d'environ 15 barils.

Homard.—Cette branche de l'industrie de la pêche s'est ouverte vers le 20 avril. La prise de mai a été passable, puis elle a baissé vers la fin de ce mois. La pêche, en juin, a varié de passable à pauvre. Il n'y a eu rien de fait le reste de la saison. Le nombre de gens qui s'occupent de cette pêche a augmenté cette année. C'est sans aucun doute à cela qu'on doit attribuer l'augmentation dans la mise en conserve cette année, et non à une plus grande quantité de homards dans nos eaux.

Le *maquereau* a fait sa première apparition le 28 mai, le poisson étant extrêmement gros. La plus forte prise a été de 13 barils. La seconde veine s'est produite le 10 juillet, numéro trois, la plus grosse prise étant de trois barils. Vers la dernière partie du mois la baie étant remplie de petits maquereaux connus sous le nom de "tinkers", le plus gros ayant environ dix pouces de long.

Le *saumon.*—On peut difficilement dire qu'il est pêché dans cette baie, les prises de la dernière saison étant très faibles.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ALBERTON.

Rapporteur, M. J. P. Brennan :

Le *gasparot* n'a été signalé que deux fois durant la saison et en très petites quantités.

Morue.—Cette pêche n'a commencé que le 30 mai, à cause des glaces et des tempêtes continuelles. La morue a été assez abondante en juin à Alberton, et on l'a donnée comme abondante pendant quelques jours à Waterford et à l'Etang de la Vache-de-mer. La prise a été bonne dans la première partie de juillet, mais a diminué considérablement vers la fin. Pendant le reste de la saison la morue a été très rare ici, mais elle a été donnée comme assez abondante au Cap Nord et au Marais Noir. Lors de la tempête du 6 septembre deux bateaux de Caraquet se sont perdus à Alberton et 7 hommes se sont noyés.

Egrefin.—Signalé le 13 juin en quantité satisfaisante, mais après cela la pêche fut mauvaise.

Merluche.—La première fut prise le 21 juin, en assez bonne quantité, mais prises irrégulières toute la saison.

Le *hareng* a fait son apparition le 6 mai et fut annoncé comme abondant à Alberton et à Tignish, deux jours seulement, après quoi la quantité tomba, rien n'étant fait dans cette spécialité du 31 mai au 15 août, alors que le hareng entra de nouveau en scène mais en petit nombre. Un grand nombre de filets furent détruits par la tempête du 22 juin.

Homard.—Les premiers furent pris en grande quantité le 9 mai. Abondant au Cap Nord et à Tignish. Aucune pêche du 14 au 25 mai. La prise au commencement de juin fut très bonne, mais elle tomba rapidement durant le mois. Le reste de la saison elle varia de passable à bonne.

Le *maquereau* ne fut signalé que le 19 juin, de bien faibles prises étant faites pendant toute la saison.

BLOOMFIELD OU MIMINEGASH.

Rapporteur, M. John Doyle :

Morue.—La glace ne se détachant pas du rivage, le premier rapport ne fut reçu que le 20 mai. D'assez bonnes prises en mai et juin. La pêche décrut graduellement en juillet. Rien ne fut fait dans cette spécialité en août et durant les trois premières semaines de septembre. La balance de la saison a donné un résultat satisfaisant. Vu la rareté de l'appât, la prise a été à peu près la même que l'an dernier.

La *merluche* est arrivée le 8 juillet et d'assez bonnes prises furent faites jusqu'à la dernière semaine de septembre, après quoi la pêche tomba. Rien de fait en octobre. La prise totale a été la même que l'an dernier.

Le hareng est arrivé le 12 mai et a été signalé comme abondant du Cap Wolfe au Cap Gage. Il n'y resta que sept jours durant le mois. Aucun autre banc n'a été vu durant la balance de la saison. Le hareng pris n'a pas suffit pour l'appât.

Le homard a été signalé le 11 mai, ce qui est plus tard que d'habitude. La prise a été de passable à pauvre jusqu'au 20, après quoi elle a diminué, quelques rares prises passables étant obtenues pendant le reste de la saison.

Le *maquereau.*—Première apparition le 20 mai. On peut dire que la pêche à la ligne a été nulle. Tout le long de la saison, il a été pris quelques maquereaux, mais en très petites quantités. On n'a pas vu de bandes de maquereaux en aucun temps dans ces parages durant la saison.

Il y a eu grande demande pour poissons de toutes espèces, et les pêcheurs disent qu'ils ont réalisé autant cette année que les dernières.

GEORGETOWN.

Rapporteur, M. Charles Green :

Morue.—Premier signalement le 19 mai en petites quantités, mais il y eut amélioration graduelle vers la fin du mois. Assez bonnes prises en juin. La prise de juillet a été faible. On a signalé la morue comme abondante le 3 au sud-est de l'île Boughton, et le 22 au large du havre Murray. La prise d'août et septembre a été passable et celle d'octobre faible.

La merluche a abondé pendant toute la saison et de bonnes prises ont été effectuées s'étendant de l'Ile Pictou à la Pointe de l'Est. La première a été signalée le 19 juin.

Le hareng a fait son apparition le 12 avril, alors que peu furent pris dans les filets. Le 24 il en fut pris la valeur d'un baril par filet. Du 1er au 30 mai il y en avait beaucoup dans ce voisinage, et pendant ce mois un certain nombre de terreneuviens furent alimentés d'appât, ainsi que plusieurs pêcheurs de homards pour leurs pièges. Une grande quantité fut prise et chargée en lots épars dans de petits bateaux, ces cargaisons étant vendues aux différents établissements de mise en conserve le long de la côte. Le ou vers le 1er juin le banc sortit des baies et rivières et quelques prises furent faites à quelque distance du rivage. En septembre le hareng fut pris au filet à l'Ile de Pictou et aussi à l'Ile au Bois ou Cap à l'Ours. En octobre on fit rapport de quelque bonnes prises provenant du large de Souris et de la Grande Rivière.

La pêche du *homard* a commencé le ou vers le 20 avril, et des prises variant de passables à bonnes furent effectuées jusqu'au 15 mai ; de cette date au 15 juin cette pêche diminua tellement que les pêcheurs transportèrent leurs pièges dans l'eau basse, où une amélioration dans la prise fut constatée pendant quelques jours. Durant le reste de la saison la prise par bateau fut maigre. Grâce à la hausse dans les prix des homards le montant réalisé est égal à celui des années précédentes.

La pêche du maquereau dans ces parages a été nulle cette année. Il n'y en a eu que peu de pris à l'hameçon et le nombre total venant de toutes sources ne formerait pas 100 barils. Sauf une ou deux exceptions, l'encornet a été assez abondant. Au commencement de la saison on a pu se procurer de l'appât à la Baie Cardigan et à l'Ile Panmuir.

MALPÈQUE.

Rapporteur, M. Jas. McNutt :

Morue.—Premier signalement le 25 mai, en quantités passables. Le reste de la saison, la prise a varié de passable à bonne. Le mauvais temps a beaucoup entravé cette pêche.

Hareng.—Premier apparaît le 6 mai. Assez bonne pêche jusqu'au 23, après quoi on eut que très peu à signaler dans cette spécialité. On en a pris assez durant la saison pour fournir aux pêcheurs leur appât et aussi pour la consommation locale. On en a vendu une pleine charge de goélette pour l'appât.

La pêche du *homard* a commencé vers le 10 mai, et, sauf quelques rares exceptions, on l'a donnée comme faible jusqu'au 20, quand une très sérieuse tempête du nord-est détruisit une grande partie des appareils, principalement ceux qui se trouvaient dans les eaux basses. La prise de juin à varié de passable à pauvre, vu qu'en mai beaucoup d'appareils se trouvaient avoir été détruits par la tempête du 22 de juin. Elle fut faible le reste de la saison. La prise totale de la saison est estimée de beaucoup inférieure à celle de l'an dernier, mais les prix étant beaucoup plus haut, il y a eu compensation pour la maigre quantité.

Maquereau.—Cette pêche a été à peu près nulle ici, en autant qu'il s'agit de l'hameçon. Le premier a été signalé le 6 juillet en faibles quantités et est resté ainsi le reste de la saison. On a placé quelques filets le long du rivage, mais bien peu de maquereaux ont été pris. Les pêcheurs d'ici prétendent que c'est aux filets qu'est due principalement la ruine de la pêche du maquereau dans ce district.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

CAMPOBELLO.

Rapporteur, M. Luke Byron :

Dans toutes les variétés de poissons, la prise a été satisfaisante cette année ici. D'abord le poisson a été très abondant et près du rivage. La prise a été bonne dans toutes les espèces de poissons, tels que morue, merluche, égrefin, flétan, merlan et hareng. Vers la fin de la saison, ils se sont dirigés vers l'eau profonde, et la prise a considérablement diminué. Tout ce qui a été pris était de qualité supérieure, sutout le hareng, qui était trop gros pour être mis en conserve, et comme conséquence plusieurs établissements ont dû fermer leurs portes. Il est d'opinion générale que le commmerce de la sardine doit nécessairement réduire la quantité de harengs dans cette localité, si la demande de la sardine continue, vu que le hareng devient de plus en plus rare chaque année.

ESCUMINAC.

Rapporteur, M. J. J. Keary :

Morue.—D'abord signalée le 5 juin en quantité passable, puis de meilleure en meilleure jusqu'à la fin du mois. Le reste de la saison, la prise a été satisfaisante et régulière.

Le *hareng* est arrivé en grosses bandes le 8 mai, et resta ainsi très abondant jusqu'au 13 juin, puis il s'éloigna du rivage. La prise de la saison est considérée satisfaisante.

Le *homard* fut d'abord pris le 2 mai en quantités satisfaisantes. Le reste de la saison, les prises furent très maigres.

Maquereau.—Très faibles prises cette saison. Première apparition le 24 juin. On s'est servi de filets fixes et de dérivettes, rien n'a été fait avec l'hameçon. Notre rapporteur dit "que les dérivettes ont tenu le maquereau en eau profonde, causant ainsi du tort à la pêche à la ligne".

Saumon.—Premier signalement le 19 mai, après quoi, sauf une ou deux exceptions, les prises furent très faibles.

L'*alose* fut d'abord signalée le 25 mai, en quantité passable, et resta ainsi jusqu'au milieu de juin, après quoi rien ne fut fait dans cette spécialité.

GRAND-MANAN.

Rapporteur, M. Charles Dixon :

La *morue* ne fut signalée que le 17 mai, et jusqu'à la fin du mois la prise fut très bonne. Elle diminua graduellement en juin, et sauf une ou deux exceptions peu ou rien ne fut fait le reste de la saison. La prise totale n'excédera pas 500 quintaux.

L'*égrefin* fut signalé le 17 mai, mais pas en aussi grande quantité que la morue. Elle abonda pendant la majeure partie de juin, les bateaux enlevant la valeur de 5 à 10 quintaux et les grosses barques environ 18 quintaux par jour. Du 1er juillet au 8 août, la prise varia de bonne à faible. Rien n'a été fait dans cette spécialité le reste de la saison. La prise totale est estimée à 500 quintaux.

La *merluche* fut signalée le 18 mai, et le reste du mois les prises furent bonnes. Elle a abondé à la baie de l'Ile Longue, tous les bateaux faisant une moisson supérieure en juin. La prise de juillet fut bonne, mais la pêche ne se maintint pas aussi bien. Le chien de mer fit son apparition vers le 22 et causa de grands ennuis aux pêcheurs. Dans la première partie d'août la pêche fut bonne, mais on ne fit rien dans cette spécialité du 8 au 25 de ce mois. La merluche est restée assez abondante le reste de la saison. On l'a donnée comme donnant bien durant la saison de pêche dans les divers endroits de ce district. La prise totale est de 4,000 quintaux. On a extrait à cette station 350 barils d'huile.

Le *flétan* est arrivé le 23 et la prise a été faible.

Le *hareng* a été d'abord signalé le 17 mai, mais on en a pris peu. Rien n a été fait en juin. En juillet il en a été pris quelques-uns dans les filets et les nasses, mais rien que pour fournir l'appât. On l'a signalé comme assez abondant durant la première et la dernière partie d'août, les bateaux enlevant la valeur de 2 à 8 barils par jour et les nasses de l'Anse à la Loutre et de la Longue Ile faisant bonne récolte. En septembre le hareng a abondé dans les nasses de l'Ile. De bonnes prises dans les filets ont été annoncées à l'Ile Cheney, à South-Head et à l'Anse à la Baleine, quelques petites goélettes enlevant de 25 à 50 barils par semaine. Rien de fait en octobre. Environ 6,000 demi-barils de harengs ont été saumurés par les pêcheurs à cette station ainsi que 1,000,000 de boîtes de ce poisson fumé. L'établissement de North-Head a préparé 1,700 caisses de hareng mariné cette année. 14,500 barils de petits harengs ont été expédiés aux sardineries de Portland et de Québec.

Le *homard* n'a été signalé que le 17 mai, vu les tempêtes qui ont détruit une forte partie des appareils. Toute la saison la pêche a été bonne. L'établissement du Grand Havre a mis en conserve cette saison-ci 205,600 livres de homard. On a exporté aux Etats-Unis environ 3,000 quintaux de homard vivant.

Merlan.—4,500 quintaux représentent la prise totale à cette station, la plus forte partie prise dans les nasses.

Appât.—On s'est d'abord servi de gasparot, obtenus à Saint-Jean, N.-B., en mai et juin. Le reste de la saison on s'est servi de hareng.

SHIPPIGAN.

Rapporteur, Mme A. Hammon :

Morue.—En raison de la glace mouvante, les bateaux n'ont pu partir pour la pêche avant la fin de mai. D'abord elle a varié de bonne à passable, mais vu les gros temps les bateaux n'ont pu tenir au large. Vers l'automne les goélettes ont fait d'immenses prises. La prise a été supérieure à celle de bien des années. Grâce au prix obtenu l'année a été prospère pour les pêcheurs de ce district. La prise totale est estimée à 20,000 quintaux de morues, qui ont été asséchées et expédiées en bloc aux ports de la Méditerranée, en quarts aux Indes occidentales et au Brésil, et une grande quantité aux marchés locaux.

Hareng.—On n'en a pas signalé.

Homard.—La prise de cette année a été considérée passable. Premier signalement le 17 mai. La prise moyenne par bateau a été de 450 environ. Près de 7,000 caisses ont été préparées à Miscou et sur nos bords durant la saison. De bons prix ont été obtenus.

Maquereau.—Résultat nul cette année.

Saumon.—Très rare. Ce n'est qu'en juin qu'on en a signalé, mais pendant quelques jours seulement et en quantités passables.

PROVINCE DE QUÉBEC.

DOUGLASTOWN.

Rapporteur, M. Chas. Viet :

Morue.—Toute la saison la prise a varié de passable à faible. Les tempêtes ont considérablement endommagé cette pêche dans notre district.

Hareng.—Chaque fois qu'il a été signalé ici, il était en faible quantité.

Maquereau.—Pas signalé.

Encornet.—A pu être obtenu la plus grande partie de la saison. Dans l'ensemble la prise a été passable dans toutes les sortes de poissons.

GRANDE-RIVIÈRE.

Rapporteur, M. John Carberry :

Capelan.—Très abondant, mais quelques jours seulement.

Morue.—Premier signalement le 24 mai, en quantités satisfaisantes ; elle varia de satisfaisante à faible en juin et juillet. Du 1er août au 15 septembre les chiens de mer devinrent si nombreux et si destructifs que peu ou rien fut fait. Puis il y eut des mauvais temps qui firent un fiasco de la prise d'automne. Les terreneuviens ont assez bien réussi.

Hareng.—Est arrivé le 1er mai en très fortes bandes, et ce fut ainsi, à peu d'exceptions près, le reste du mois. En juin la prise a été faible. En juillet et août elle varia de bonne à passable. Il y eut peu de pêche en septembre à cause de l'abondance des chiens de mer, qui furent très préjudiciables aux filets et aux traîneaux. Du 1er au 15 octobre, les gros temps interrompirent la pêche, qui fut passable du 11 à la clôture de la saison.

Homard.—Signalé le 1er mai, d'assez bonne taille et très abondant. En juin la prise varia de passable à faible. En somme la prise de la saison a été satisfaisante.

Maquereau.—Très rare toute la saison.

Saumon.—Premier signalement le 26 mai. La prise totale de la saison a été faible et la taille du poisson était petite.

Eperlan.—Très bonne prise cette saison-ci.

Encornet.—Satisfaisante du 1er août à la fin de la saison.

LONGUE-POINTE.

Rapporteur, M. John Vibert :

Morue.—A cause du nombre de tempêtes sur la côte, la morue n'a été signalée que le 14 juin, et alors les prises furent très irrégulières. Il en fut fait de bonnes du 5 au 15 juillet. A l'exception d'une journée en août, où la morue fut signalée très abondante, rien de plus ne fut fait le reste de la saison.

Lançon.—Très abondant là où on l'a vu.

Saumon.—Signalé que trois fois durant la saison, avec bonnes prises alors.

MAGPIE.

Capelan.—A paru en grande quantité le 2 juin, et il en a été de même le reste du mois.

Morue.—Elle a fait son apparition le 28 mai, les prises variant de passables à bonnes pendant le mois, et signalée comme très abondante au début de juillet. Rien après.

Lançon.—Très abondant vers la fin de juin.

RIVIÈRE MOISIE.

Capelan.—Assez abondant, quelques jours seulement.

La *morue* fut d'abord signalée le 30 mai, mais d'après les rapports les prises furent très faibles jusqu'au 26 juin, alors que la pêche a été très bonne pendant quelques jours. Le reste de la saison les prises varièrent de passables à faibles. La température a beaucoup entravé les opérations de la saison.

POINTE NEWPORT.

Rapporteur, Madame Meunier :

Capelan.—Premier signalement le 30 mai ; petites prises en juin.

La *morue* parut en très petite quantité le 2 mai, mais rien ne fut fait le reste du mois à cause des fortes marées et des tempêtes. Le 25, on annonça la morue comme

très abondantes sur les bancs, les bateaux en prenant de 10 à 25 charges. En juin, la pêche ne fut pas au delà de la note passable, vu la rareté de l'appât et les tempêtes. On remarqua une légère amélioration en juillet, et le reste de la saison le résultat fut assez bon. Toute l'année les rapports donnèrent comme satisfaisante la pêche sur les bancs. La prise totale à cette station est estimée à 11,000 quintaux.

Le *hareng* est arrivé vers le 1er mai, en grande quantité, et le reste du mois d'excellentes prises furent faites. En juin et juillet le résultat fut passable, mais irrégulier. La prise totale de la saison est estimée à 8,000 quintaux.

Homard.—La saison s'est ouverte favorablement, et de bonnes prises ont été faites jusqu'au 5 mai, après quoi il y a eu déclin graduel, peu ou rien n'étant fait après le 9 juin. Cette année, la mise en conserve a dépassé quelque peu celle de l'an dernier, elle a été de 640 caisses.

Saumon.—Assez abondant quand il a été signalé. La prise totale est estimée à 3,000 livres.

L'*encornet* a servi toute l'année. Il a été rare au commencement, mais plus abondant vers la fin de la saison de pêche.

PASPÉBIAC.

Rapporteur, *Melle Ada Beck :*

Capelan.—Première apparition vers le 1er juin, bonnes prises jusqu'au 17, puis plus rien.

La *morue* fut d'abord signalée le 2 mai en assez grande quantité. Rien ne fut fait le reste du mois, à cause des gros vents. Pendant la balance de la saison, les prises varièrent de bonnes à faibles, mais furent rendues très irrégulières par la rareré de l'appât et par les vents.

Le *hareng* arriva le 5 mai et de bonnes prises furent faites pendant la plus grande partie du mois. Rien en juin ni en juillet. Légères et irrégulières prises pendant le reste de la saison.

Tout le temps il y a eu rareté d'*encornet* et de tout autre appât.

PERCÉ.

Rapporteur, *M. E. G. Touzeau.*

La pêche de la *morue* commença le 7 mai, mais jusqu'à la fin du mois les résultats furent maigres. On remarqua une légère amélioration en juin et juillet. Il y eut d'assez bonnes prises le reste de la saison. En somme les opérations de la saison n'ont été que satisfaisantes, ce qui a été dû plus à la température variable qu'à la rareté du poisson.

Le *hareng* est arrivé le 2 mai et abonda jusqu'à la fin du mois. Les prises de juin, juillet et août varièrent de bonnes à faibles; le grand obstacle venant surtout de la rareté de l'appât et des tempêtes. Rien ne fut fait en septembre et en octobre. Somme toute, le résultat est considéré satisfaisant.

Homard.—Bon au début du printemps, mais très rare dans la dernière partie de la saison.

L'*encornet* a abondé jusqu'à la fin du mois, et sa présence varia considérablement le reste de la saison.

POINTE SAINT-PIERRE.

Rapporteur, *Madame P. Bond.*

La *morue* fut d'abord annoncée le 22 mai en petite quantité jusqu'au 1er juin. De cette date au 23, il y eut variation de passable à bon. En juillet et août les prises allèrent de passables à faibles, à cause de la température défavorable et de la rareté de l'appât. En octobre, jusqu'à la fin de la saison, les prises furent très bonnes.

Le *hareng* arriva le 17 mai, et resta ainsi jusqu'au 22; alors que les prises commencèrent à diminuer jusqu'à la fin de la saison. En général, le hareng était gros et gras.

Homard.—Annoncé le 10 mai et prises fort légères toute la saison.

Maquereau.—Aucun n'a été pris ici cette saison.

Saumon.—Quelques prises légères en juin.

Eperlan.—Quelques prises passables seulement du 10 au 14 octobre.

Encornet.—Fut signalé le 19 juillet en petites quantités. Du 26 août à la fin de la saison on fit rapport qu'il était très abondant.

SEPT ILES.

Rapporteur, M. P. E. Vignault.

La *morue* arriva en juin, peu nombreuse, mais la pêche fut assez bonne, quand le temps le permit, pendant le reste du mois, mais elle décrut en juillet et août. Celle de septembre et octobre fut en grande partie arrêtée par les tempêtes. Dans l'ensemble la prise totale a été considérée faible.

Hareng.—Signalé le 16 mai, en petite quantité, et en réalité il n'y eut rien de fait dans cette spécialité le reste de la saison.

Saumon.—Fut d'abord signalé le 22 mai comme abondante et continua ainsi jusqu'au 20 juin, après quoi il n'en fut pris que modérément. La prise totale est considérée meilleure que celle de l'année dernière.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Capelan.—Signalé le 29 mai. Abondance en juin.

Morue.—Les premières furent prises le 14 juin, mais en petite quantité. Abondance vers la fin du mois.

Lançon.—Très abondant durant les derniers jours de juin. Rien d'annoncé dans la suite.

Saumon.—Donné comme très abondant la plus grande partie de juin.

Truite.—Abondante quand elle a été signalée.

SHELDRAKE.

Capelan.—Très abondant presque tout juin.

Morue.—Durant la saison la prise fut très irrégulière, n'étant jamais autrement que passable.

Lançon.—Satisfaisant quand il a été signalé.

Saumon.—Faible prise.

ANTICOSTI.

Rapporteur, Mlle Grace Pope.

Baie des Anglais.

Le *capelan* arriva très nombreux le 6 juin et fut signalé comme abondant jusqu'à la mi-juillet.

La pêche de la *morue* commença le 25 mai quand des prises variant de légères à passables furent faites jusqu'à la fin de juin. Celles de juillet et août furent généralement médiocres. De la mi-septembre à la mi-octobre il ne fut rien fait en réalité, mais du 15 octobre à la clôture de la saison la pêche fut très bonne.

Le hareng arriva le 25 mai en assez bonne quantité, et resta ainsi jusqu'au 10 juillet, lorsque de très bonnes prises furent faites. Du 1er au 15 juillet le hareng fut annoncé comme très abondant. Le reste de la saison la pêche varia de passable à faible.

L'*encornet* fit son apparition le 2 août en petite quantité et resta ainsi jusque vers la mi-octobre. De cette date à la fin de la saison la pêche fut très bonne.

Baie au Renard.

Morue.—Très peu de pêche pendant l'été. De bonnes prises furent faites à partir du 10 octobre, mais la rareté de l'appât entrava considérablement cette pêche, l'encornet salé étant tout ce que l'on pouvait se procurer.

Hareng.—Premier signalement le 10 mai. Très abondant, il resta ainsi le reste du mois et en juin, après quoi la prise ne fut que passable.

Pointe Sud-ouest.

Capelan.—Remarquablement bonne du 5 juin au milieu de juillet. D'immenses troupeaux de boubies faisant sans cesse la pêche. On l'annonça comme très abondant jusqu'au 15 août, à 15 milles de la Pointe Sud-Ouest.

Morue.—Il n'en a pas été pêché durant la saison ici.

Anse aux Fraises.

La pêche à cet endroit a été de fait semblable à celle de la Baie des Anglais. La prise totale à cette baie et à l'Anse aux Fraises a donnée pour onze vaisseaux 105 barils de poissons vert et 170 quintaux de poisson sec jusqu'à la fin de septembre.

ILES DE LA MADELEINE.

Rapporteur, M. J. A. Le Bourdais:

La morue est arrivée près du rivage le 15 mai, y est restée jusqu'à la fin de juin, mais les prises ont été légères à cause du petit nombre de barques occupées à cette pêche et la rareté de l'appât. En septembre le résultat a été satisfaisant, bien que grandement entravé par le mauvais temps. La prise d'octobre a été à peu près nulle, malgré l'abondance du poisson, à cause de la rareté de l'appât et du gros temps. Les bateaux qui ont fait la pêche ont assez bien réussi.

Le *hareng* est arrivé vers le 26 avril. Les premiers, très nombreux, ont été pris aux filets. Egalement abondant au nord de l'île, avant le départ de la glace, et il en fut ainsi jusqu'à la fin du mois, après quoi il y eu baisse. Le hareng a paru plus nombreux que les années passées à la baie Plaisante. De grandes quantités ont servi à l'appât et à la consommation locale. Une grosse flotte de la Nouvelle-Ecosse et des terreneuviens sont venus chercher de l'appât ici, quelques-uns, deux fois dans le mois. Au commencement de septembre, quelques gros harengs ont été pris dans les filets, mais pas la peine d'en parler, à cause du mauvais temps.

Le *homard* a été signalé au début de mai, avec des perspectives excellentes coïncidant avec l'abondance du hareng. En juin et au commencement de juillet la prise a été assez bonne, mais se mit à diminuer graduellement. Le homard a été ainsi abondant cette année que les autres, mais vu le nombre de bateaux engagés dans cette pêche, les prises ont été faibles. Durant toute la saison les lagunes étaient littéralement couvertes de pièges.

Le *maquereau* est arrivé durant la première semaine de juin en bonne quantité, mais il ne fut fait que des prises légères au filet. Le 17 juillet, on rapporta qu'il mordait facilement à l'hameçon, et chaque jour jusqu'au premier septembre on en prit beaucoup dans les différentes baies. Il y eut fort peu de pêche de faite durant ce mois en raison du mauvais temps. Pendant toute la saison le maquereau a semblé assez nombreux, mais il ne voulait pas mordre à l'hameçon, excepté pendant la période susmentionnée. A Byron la pêche a été satisfaisante en août. En somme, les pêches, excepté celle du hareng, n'ont pas dépassé la moyenne.

Le tout respectueusement soumis,

T. O'BRIEN.

SUPPLÉMENT

DU

TRENTE-DEUXIEME RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES POUR PARTIE DE L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1899, ET PARTIE DE L'ANNÉE 1899

MARINE

RAPPORTS

DES

COMMISSAIRES DE PORT

DE

TORONTO, MONTRÉAL, QUÉBEC, TROIS-RIVIÈRES, BELLEVILLE, SYDNEY-NORD ET PICTOU

DES

ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, DES MAITRES DE PORT ET DES PREPOSES A L'ENGAGEMENT DES MATELOTS, DES GARDIENS DE CERTAINS PORTS, AVEC UNE STATISTIQUE DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS

JUSQU'AU

31e JOUR DE DÉCEMBRE 1899

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1900

[N° 11b—1900.]

OTTAWA, décembre 1900.

A l'honorable sir LOUIS HENRY DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le supplément du trente-deuxième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, division de la marine, pour l'année 1899. Ce supplément contient : état de la marine marchande ; statistique des naufrages et accidents ; liste des certificats accordés aux capitaines et seconds ; rapports des commissaires de port de Toronto, Belleville, Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sydney-Nord ; liste des maîtres de port ; rapports des maîtres de port ; rapports des commissaires de pilotage ; rapports des gardiens de port, et liste des préposés à l'engagement des matelots.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

TABLE DES MATIÈRES.

A.

B.

C.

G.

H.

I.

L.

M.

N.

P.

Q.

R.

S.

T.

V.

Y.

ANNEXE No I.

MARINE MARCHANDE.

Le nombre total de navires dans les registres du Canada, le 31 décembre 1899, y compris les anciens et nouveaux navires, les navires à voiles, steamers et barges, était de 6,698, avec un jaugeage de 679,352 tonneaux, soit une augmentation de 55 navires et de 14,430 tonneaux, comparativement à l'année 1898. Le nombre des steamers enregistrés à la même date était de 1,974, avec un jaugeage brut de 277,676 tonneaux. En supposant que la valeur moyenne fut de $30 le tonneau, la valeur du tonnage enregistré au Canada, le 31 décembre dernier, serait de $20,290,560.

Le nombre des nouveaux bâtiments construits et enregistrés au Canada pendant la dernière année a été de 277, ayant un jaugeage de 21,098 tonneaux. Si l'on estime la valeur du nouveau tonnage à $45 le tonneau, cela donne une valeur totale de 949,410 pour les nouveaux navires.

Suit un état du nombre des navires et de la quantité de tonneaux enregistrés aux différents ports du Canada le 31 décembre dernier ; aussi un état comparatif du tonnage de 1874 à 1899. On publie également un état du nombre des navires construits et enregistrés au Canada pendant la dernière année, ainsi qu'un état comparatif du nombre des nouveaux navires construits et enregistrés de 1874 à 1899, les deux années comprises.

ETAT du nombre des navires et de la quantité de tonneaux enregistrés au Canada le 31 décembre 1899.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Nombre total des navires à voiles et des steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Chatham	329	42	1,955	7,808
Dorchester	4	Nil.	Nil.	1,513
Moncton	14	1	20	2,444
Richibouctou	16	2	79	2,737
Sackville	14	3	65	1,130
Saint-André	144	7	273	2,951
Saint-Jean	399	63	7,451	67,705
Total	920	118	9,843	86,288

ETAT du nombre des navires et de la quantité de tonneaux enregistrés, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom de port.	Nombre total des navires à voiles et des steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Amherst	4	....	....	113
Annapolis	46	1	32	5,518
Arichat	128	1	66	5,110
Barrington	42	1	48	1,405
Canso	9	Nil.	Nil.	306
Digby	167	5	209	8,412
Guysboro'	21	Nil.	Nil.	859
Halifax	475	57	7,510	23,415
Liverpool	71	2	137	5,307
Lunenburg	290	6	423	24,450
Maitland	19	Nil.	Nil.	14,740
Parrsboro'	128	1	189	30,469
Pictou	55	19	1,110	8,186
Port-Hawkesbury	83	2	43	2,871
Port-Medway	18	1	138	1,541
Shelburne	101	3	68	5,491
Sydney	100	11	752	6,830
Truro	2	Nil.	Nil.	160
Weymouth	38	1	21	3,466
Windsor	121	16	2,738	65,024
Yarmouth	203	23	4,555	29,784
Total	2,121	150	18,039	243,457

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom de port.	Nombre total des navires à voiles et des steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Amherst (Iles de la Madeleine)	18	Nil.	Nil.	639
Gaspé	32	1	709	1,858
Montréal	543	186	58,601	89,338
New-Carlisle	8	2	45	196
Québec	774	135	19,180	52,555
Total	1,375	324	78,535	144,586

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom de port.	Nombre total des navires à voiles et des steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Amherstburg	5	2	28	148
Belleville	24	17	622	935
Bowmanville	3	Nil.	Nil.	609
Brockville	22	21	475	299
Chatham	29	18	883	1,518
Chippewa	3	2	263	153
Cobourg	3	1	23	311
Collingwood	71	69	7,891	5,787
Cornwall	3	3	198	128
Deseronto	18	13	1,383	1,276
Dunnville	1	1	87	57
Goderich	43	26	744	1,851
Hamilton	47	40	6,054	5,115
Kingston	170	77	13,061	24,713
Lindsay	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Napanee	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Oakville	2	Nil.	Nil.	126
Ottawa	351	189	15,134	26,544
Owen-Sound	39	37	5,765	4,202
Peterborough	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Picton	17	8	1,786	2,092

ETAT du nombre des navires et quantité de tonneaux enregistrés au Canada, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Port-Arthur	18	18	3,159	2,053
Port-Burwell	6	4	43	132
Port-Colborne	3	2	92	321
Port-Dover	13	6	170	692
Port-Hope	56	32	2,706	5,500
Port-Rowan	8	3	203	413
Port-Stanley	7	7	1,164	739
Prescott	40	18	1,251	7,153
Sarnia	27	20	7,860	6,375
Saugeen	9	9	508	347
Saut-Sainte-Marie	26	24	1,079	1,017
Sainte-Catherine	91	51	5,860	12,155
Toronto	245	188	15,512	14,678
Wallaceburg	30	17	1,094	1,245
Whitby	3	Nil.	Nil.	514
Windsor	55	29	7,516	6,036
Total	1,488	952	102,614	135,234

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Charlottetown	171	20	3,957	14,660

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

New-Westminster	128	87	10,801	8,098
Vancouver	112	91	15,654	11,766
Victoria	248	136	29,779	24,551
Total	488	314	56,234	44,415

PROVINCE DU MANITOBA.

Winnipeg	126	82	5,961	9,108

TERRITOIRE DU YUKON.

Dawson	9	9	2,493	1,604

SOMMAIRE.

Nouveau-Brunswick	920	118	9,843	86,288
Nouvelle-Ecosse	2,121	150	18,039	243,457
Québec	1,375	324	78,535	144,586
Ontario	1,488	952	102,614	135,234
Ile du Prince-Edouard	171	20	3,957	14,660
Colombie-Britannique	488	314	56,234	44,415
Manitoba	126	82	5,961	9,108
District du Yukon	9	9	2,493	1,604
Total	6,698	1,969	277,676	679,352

ÉTAT COMPARATIF du nombre des navires et de la quantité de tonneaux enregistrés au

Provinces.	1874. Navires.	1874. Tonneaux.	1875. Navires.	1875. Tonneaux.	1876. Navires.	1876. Tonneaux.	1877. Navires.	1877. Tonneaux.
Nouveau-Brunswick	1,144	294,741	1,133	307,926	1,154	324,513	1,133	329,457
Nouvelle-Ecosse........	2,787	479,669	2,786	505,144	2,867	529,252	2,961	541,579
Québec......	1,837	218,946	1,831	222,965	1,902	228,502	1,951	248,399
Ontario.........	815	113,008	825	114,990	889	123,947	926	131,761
Ile du Prince-Edouard ..	312	48,388	335	50,677	338	50,692	342	55.547
Colombie-Britannique...	35	3,611	40	3,685	40	3,809	43	3,479
Manitoba	....	....	2	178	2	178	6	246
Total........	6,930	1,158,363	6,952	1,205,565	7,192	1,260,893	7,362	1,310,468

Provinces.	1883. Navires.	1883. Tonneaux.	1884. Navires.	1884. Tonneaux.	1885. Navires.	1885. Tonneaux.	1886. Navires.	1886. Tonneaux.
Nouveau-Brunswick	1,107	315,906	1,096	308,132	1,060	288,589	1,042	269,224
Nouvelle-Ecosse	3,037	541,715	2,942	544,048	2,988	541,832	2,929	526,921
Québec...........	1,739	216,577	1,628	202,842	1,631	203,635	1,650	232,556
Ontario..	1,133	140,972	1,184	142,387	1,223	144,487	1,248	140,929
Ile du Prince-Edouard ..	241	49,446	234	39,213	227	36,040	225	30,658
Colombie-Britannique...	94	9,046	116	11,403	123	11,834	134	11,900
Manitoba	24	2,778	55	5,722	63	5,439	65	5,578
Total	7,374	1,276,440	7,254	1,253,747	7,315	1,231,856	7,294	1,217,766

Provinces.	1892. Navires.	1892. Tonneaux.	1893. Navires.	1893. Tonneaux.	1894. Navires.	1894. Tonneaux.	1895. Navires.	1895. Tonneaux.
Nouveau-Brunswick.....	946	181,779	1,010	156,086	1,003	136,257	975	122,417
Nouvelle-Ecosse	2,731	425,690	2,715	396,263	2,710	371,432	2,683	343,356
Québec................	1,408	162,638	1,426	161,121	1,427	160,590	1,454	158,776
Ontario.....	1,347	141,750	1,370	146,665	1,480	148,525	1,508	148,609
Ile du Prince-Edouard ..	196	22,706	188	20,970	191	19,650	190	19,323
Colombie-Britannique...	298	23,448	315	24,900	336	26,455	346	25,988
Manitoba	81	6,118	89	6,534	98	6,715	106	7,307
District du Yukon......	... .	....	....	....	....	....	....	....
Total.....	7,007	964,129	7,113	812,539	7,245	869,624	7,262	825,836

Canada, le 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1899, les deux années comprises.

1878.		1879.		1880.		1881.		1882.	
Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
1,142	335,965	1,135	340,491	1,097	336,976	1,087	333,215	1,065	308,980
3,003	553,368	2,975	552,159	2,977	550,448	3,025	558,911	2,026	546,778
1,676	248,349	1,975	246,025	1,889	233,341	1,830	224,936	1,754	215,804
958	135,440	1,006	136,987	1,042	137,481	1,081	139,998	1,112	137,061
322	54,250	298	49,807	288	45,931	273	45,410	248	41,684
51	4,482	60	4,701	63	5,049	74	6,296	84	7,687
17	1,161	22	1,924	21	1,992	24	2,130	23	2,783
7,469	1,333,015	7,471	1,332,094	7,377	1,311,218	7,394	1,310,896	7,312	1,260,777

1887.		1888.		1889.		1890.		1891.	
1,027	255,126	1,009	239,332	1,013	218,873	981	209,460	969	193,193
2,845	498,878	2,851	485,709	2,855	464,431	2,793	464,194	2,778	461,758
1,586	189,064	1,498	178,520	1,455	168,500	1,399	164,003	1,404	162,330
1,275	139,548	1,330	139,502	1,352	141,839	1,312	138,738	1,345	138,914
225	29,031	218	26,586	224	25,506	231	26,080	195	23,316
149	12,789	167	14,249	176	15,241	196	16,024	246	19,767
71	5,871	69	5,744	77	6,091	79	6,475	78	6,197
7,178	1,130,247	7,142	1,089,642	7,153	1,040,481	6,991	1,024,974	7,015	1,005,475

1896.		1897.		1898.		1899.			
964	115,506	923	103,584	903	89,257	920	86,288		
2,669	317,526	2,204	283,056	2,167	262,176	2,121	243,457		
1,469	158,649	1,480	158,077	1,378	144,447	1,375	144,586		
1,525	146,522	1,424	135,349	1,452	134,180	1,488	135,234		
174	16,540	174	15,812	178	15,979	171	14,660		
363	26,622	364	28,604	444	40,304	488	44,415		
115	7,934	115	7,272	121	7,439	126	9,108		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	1,604		
7,279	789,299	6,684	731,754	6,643	693,782	6,698	679,352		

LISTE des ports d'enregistrement de navires, ainsi que le nombre de nouveaux navires construits et enregistrés au Canada pendant l'année terminée le 31 décembre 1899.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Chatham	8	203
Dorchester	Nil.	Nil.
Moncton	Nil.	Nil.
Richibouctou	Nil.	Nil.
Sackville	Nil.	Nil.
Saint-André	4	52
Saint-Jean	19	543
Total	31	798

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Amherst	Nil.	Nil.
Annapolis	2	245
Arichat	6	212
Barrington	1	10
Canso	2	33
Digby	5	134
Guysboro'	Nil.	Nil.
Halifax	6	124
Liverpool	3	578
Lunenburg	31	2,847
Maitland	1	72
Parrsboro'	10	1,284
Pictou	3	559
Port-Hawkesbury	3	42
Port-Medway	Nil.	Nil.
Shelburne	6	476
Sydney	5	75
Truro	Nil.	Nil.
Weymouth	2	375
Windsor	2	468
Yarmouth	4	60
Total	92	7,594

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Amherst (Iles de la Madeleine)	Nil.	Nil.
Gaspé	Nil.	Nil.
Montréal	21	5,198
New-Carlisle	Nil.	Nil.
Québec	14	745
Total	35	5,943

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
New-Westminster	23	715
Vancouver	17	755
Victoria	11	1,264
Total	51	2,734

PROVINCE DU MANITOBA.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Winnipeg	13	554

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Nombre total des navires à voiles et des steamers.	Total net du tonnage des navires voiles et des steamers
Amherstburg	Nil.	Nil.
Belleville	Nil.	Nil.
Bowmanville	Nil.	Nil.
Brockville	Nil.	Nil.
Chatham	Nil.	Nil.
Chippewa	Nil.	Nil
Cobourg	Nil.	Nil.
Collingwood	1	676
Cornwall	Nil.	Nil.
Deseronto	Nil.	Nil.
Dunnville	Nil.	Nil.
Goderich	Nil.	Nil.
Hamilton	2	15
Kingston	9	666
Lindsay	2	6
Napanee	Nil.	Nil.
Oakville	Nil.	Nil.
Ottawa	18	799
Owen-Sound	4	233
Peterboro'	Nil.	Nil.
Picton	1	374
Port-Arthur	7	28
Port-Burwell	Nil.	Nil.
Port-Colborne	Nil.	Nil.
Port-Dover	Nil.	Nil.
Port-Hope	Nil.	Nil.
Port-Rowan	2	31
Port-Stanley	Nil.	Nil.
Prescott	1	484
Sarnia	Nil.	Nil.
Saugeen	Nil.	Nil.
Saut Sainte-Marie	Nil.	Nil.
Sainte-Catherine	Nil.	Nil.
Toronto	5	107
Wallaceburg	Nil.	Nil.
Whitby	Nil.	Nil.
Windsor	Nil.	Nil.
Total	52	3,419

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Charlottetown	3	56

DISTRICT DU YUKON.

Dawson	Nil.	Nil.

SOMMAIRE.

Nouveau-Brunswick	31	798
Nouvelle-Ecosse	92	7,594
Québec	35	5,943
Ontario	52	3,419
Ile du Prince-Edouard	3	56
Colombie Anglaise	51	2,734
Manitoba	13	554
Territoire du Yukon	Nil.	Nil.
Total	277	21,098

ETAT comparatif des nouveaux navires construits et enregistrés au Canada les deux années

Provinces.	1874.		1875.		1876.		1877.		1878.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick	90	42,027	65	33,483	61	31,040	54	31,158	56	27,368
Nouvelle-Ecosse	175	84,480	177	67,106	194	58,771	219	47,9°0	166	49,784
Québec	73	20,796	103	22,825	51	17,800	62	19,253	46	10,870
Ontario	50	10,797	53	7,760	47	5,397	28	3,316	30	2,409
Ile du Prince-Edouard	88	24,634	83	19,838	62	14,571	62	17,026	38	10,382
Colombie Anglaise	5	276	..	....	1	121	2	204	2	45
Manitoba	....	... ...	....	....	....	....	3	48	1	15
	490	183,010	480	151,012	416	127,700	430	118,985	339	100,873
A ajouter les nouveaux navires construits au Canada et partis pour le Royaume-Uni en vertu d'un permis du gouverneur sans avoir été enregistrés.	6	7,746	....	....	3	2,721	2	1,943	1	663
A ajouter les nouveaux navires qui ont quitté Québec pour aller s'enregistrer en Allemagne	. ..	....	...	....	1	480	....	....	....	....
Total	496	190,756	480	151,012	420	0,901	32	120,92?	340	101,536

Provinces.	1886.		1887.		1888.		1889.		1890.		1891.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick	34	4,931	18	2,909	32	2,530	50	4,792	35	5,572	43	6,269
Nouvelle-Ecosse	93	20,948	87	12,310	116	12,965	126	19,645	150	33,907	130	35,528
Québec	27	2,683	28	2.888	23	2,669	27	3,759	25	4,880	46	4,200
Ontario	52	2,075	66	2,993	62	5,095	45	3,259	41	4,917	44	2,662
Ile du Prince-Edouard	12	1,318	7	601	12	1,412	12	1,503	12	2,008	5	1,000
Colombie Anglaise	8	154	9	376	18	448	12	840	15	876	41	2,364
Manitoba	3	98	8	439	1	11	8	548	7	218	3	122
Total	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346	285	52,378	312	52,145

pendant l'année terminée le 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1899, comprises.

1879.		1880.		1881.		1882.		1883.		1884.		1885.	
Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
43	19,067	63	18,896	57	18,259	66	16 820	72	21,103	46	12,888	34	7,736
126	39,208	126	31,257	150	40,465	117	26,711	202	35,765	178	42,032	102	24,703
29	7,421	33	8,219	56	5,673	26	6,785	42	6,594	32	3,815	29	4.556
42	2,464	44	3,610	54	5,111	55	4,369	34	4,311	58	4,446	45	4,509
20	5,279	21	3,359	15	4,351	15	3,508	17	5,343	21	5,189	11	1,707
5	788	....	....	2	85	8	1,631	5	849	15	675	6	648
....	....	1	100	3	116	1	289	2	125	37	3,366	13	320
265	74,227	271	65,441	336	74,060	288	60,113	374	74,090	387	72,411	240	43,179
....	....	....	....	....	....	1	1,029	.....	....	.....	....	......	....
....	....	....	....	....	....	......	....	...	....	......	....	.. ..	....
265	74,227	271	65,441	336	74,060	289	61,142	374	74,090	387	72,411	240	43,179

1892.		1893.		1894.		1895.		1896.		1897.		1898.		1899.	
Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
21	1,873	119	2,819	40	2,534	27	714	24	627	33	1,738	31	790	31	798
105	16,446	111	15,689	128	8,721	89	4,762	97	7,704	54	4,259	67	4,962	92	7,594
34	2,620	53	4,220	55	4,412	49	4,335	36	3,969	49	4,227	51	4,139	35	5,943
34	3,684	49	4,126	64	3,137	52	3,732	38	1,757	50	3,850	46	1,872	52	3,419
9	967	3	634	3	183	1	196	3	111	3	226	5	372	3	56
46	2,887	19	944	25	1,900	18	1,709	22	1,466	26	2,429	72	12,228	51	2,734
6	296	8	608	11	356	14	822	7	512	16	365	6	159	13	554
255	28,773	362	28,440	326	21,243	250	16,270	227	16,146	231	17,094	278	24,522	277	21,098

ANNEXE N° 2

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 10 juillet 1900.

M. JOHN HARDIE,
Sous-ministre intérimaire de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction des commissaires du havre de Montréal de vous transmettre sous pli, pour l'information de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, un état général des affaires de la commission pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

Le revenu ordinaire net a été de $296,598.33, contre $296,593.42 l'année précédente, maintenant l'augmentation de $41,176.56 obtenue en 1898 sur 1897, nonobstant la diminution de tonnage causée par le retrait des navires pour le service des transports pour l'Afrique du Sud.

Le revenu provenant des importations a augmenté de 13 pour 100 et celui des exportations a diminué de 11 pour 100, tandis que le quaiage local accuse une augmentation de 11 pour 100.

Les dépenses pour l'administration, l'entretien et les réparations, à l'exclusion des dépenses sur le compte du capital, ont été de $90,716.25, tandis que l'intérêt et l'annuité (de $600) ont été de $152,953.84. La différence entre le revenu ordinaire et les dépenses ordinaires a été de $52,928.24.

Le montant porté au compte du capital pour l'année a été de $354,292.60, contre $119,752,36 l'année précédente, sur lequel la cité de Montréal contribue $82,264.89 pour l'ouvrage fait sur la jetée de protection et pour les améliorations du port.

D'après l'acte 59 Vic., ch. 10, le gouvernement du Canada a avancé $300,000 aux commissaires pour les travaux d'améliorations faits pendant les années 1898 et 1899.

Le gouvernement du Canada a également avancé aux commissaires pour les améliorations du port la somme de $2,400,000, et la somme encore à porter au compte de la cité de Montréal pour des ouvrages futurs conformément à la convention faite le 12 septembre 1899, a été de $556,372.33, et pour la construction de la jetée de protection $10,978.32.

Le total de la dette hypothécaire à la fin de l'année était de $3,822,000, sur laquelle le taux moyen d'intérêt est d'environ $3\frac{7}{8}$ pour 100.

Les rapports ordinaires pour l'an dernier du capitaine du port et sur la caisse des pilotes invalides de Montréal vous ont déjà été transmis, tandis que ceux relatifs au district de pilotage de Montréal et de l'ingénieur en chef sur les travaux d'amélioration et d'entretien du port vous sont transmis sous ce pli.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DAVID SEATH,

Secrétaire.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL.

Etat général des affaires pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

Solde et recettes.	Revenu.	Capital.
	$ c.	$ c.
Solde de 1898 .... $ 88,924 08		
Fonds des pilotes invalides de Montréal (en fidéicomm.)—		
Débentures du port et effets de la cité .... $ 51,000 00		
Argent à la banq. d'éparg. de la cité et du dist. de Montr. 2,667 74		
53,667 74		
	.... ..	142,591 82
Recettes en 1899—		
Percepteur des douanes, Montréal—		
Droits de quaiage sur les importations..$114,585 00		
" " .. 138,024 52		
	252,609 52	
Gardien des quais pour le trafic local.................	31,076 94	
Droits de quaiage impayés à la douane en 1897 et 1898 et perçus après l'audition	47 94	
Loyers de voies et de propriétés dans le port..	12,318 77	
Au crédit des comptes suivants—		
Réparations du port, vieux fer vendu....	73 08	
Compte des accidents, remboursement...........	75 00	
Impressions, papeterie, etc., remboursement........	10 00	
Hommes de loi et notaires, remboursement....... ..	18 00	
Intérêt porté au compte de la cité de Montréal.....	545 16	
Outillage du port—vente de vieilles machines . ..	....	300 00
Construction de la jetée de protection.	....	7,319 37
Mur de protection contre les inondations de la cité—		
Proportion de la cité de Montréal. $ 10,353 00		
Sable vendu 2 67		
	....	10,355 67
Flotte de dragage du port—		
Matériaux vendus.... ....$ 752 19		
Association de sauvetage de Londres, loyer, dragueurs, etc 3,368 00		
	....	4,120 19
Agrandissement du port—		
Emploi d'un plongeur .... $ 6 60		

Déboursés et solde.	Revenu.	Capital.
	$ c.	$ c.
Remboursements de droits de quaiage	151 19	
Personnel administratif—appointements et honoraires..	20,037 32	
Dépenses diverses—taxes, chauffage, impress., annonces, frais de voy., frais d'homm. de loi, de notaires et autres	11,957 39	
Eclairage électrique du port....	3,845 25	
Entretien des dragages	316 05	
Compte des accidents—primes d'assurances contre les accidents des employés, etc. (voir *contra* pour crédit)	1,906 54	
Examens du port	391 12	
Bouées et balises	113 61	
Réparations du port, entretien des quais, etc. (voir *contra* pour crédit).	52,325 05	
Annuité	600 00	
Intérêt et change	152,353 84	
Part de Montréal, établissement des limites.....	....	250 00
Quai et bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent—dragage, macadamisage, etc.	... .	26,448 23
Agrandissem. du port—nouvelle approche.$ 3,362 26		
" nouvelles jetées (voir *contra* p. crédit) 220,844 35		
	....	224,206 61
Dragage du port.........•....	....	1,354 04
Construction à Hochelaga.	....	683 82
Chemin de fer dans le port........	... .	5,847 77
Constr. de la jetée de protect. (voir *contra* pour crédit).	. ...	16,580 93
Mur de protect. contre les inondat. " ..	....	10,355 67
Outillage du port, déduction faite de la dépréciation (voir *contra* pour crédit)....................... . ..	....	67,644 05
Immeuble n° 2, améliorations	....	1,244 50
Flotte de dragueurs du port (voir *contra* pour crédit)...	....	4,120 19
Dépôts de garantie remboursés aux déposants.........	....	1,317 75
Dépenses de pilotage	....	1,353 97
Caisse des pilotes invalides de Montréal—		
Pens. aux anciens pilotes et aux veuves..$ 5,189 88		
Audition de la caisse, timbres-poste, etc. 35 00		
	....	5,224 88

Proportion de la cité de Montréal..	64,592 52	64,599 12
Compte des cartes—Cartes vendues..		13 75
Dépôts pour l'accomplissement régulier des contrats.		7,662 29
Gouv. du Canada en vertu de l'acte 59 Vic., ch. 10..		300,000 00
Frais de pilotage, 2 p. 100 des droits de pilotage....		1,465 01
Fonds des pilotes invalides de Montréal, 5 p. 100 de tous les droits de pilotage.	$ 3,691 55	
Interêt sur les fonds placés............	2,325 57	6,017 12
		544,444 34
		296,774 41
		841,218 75

Déboursés sur le compte du capital.......			366,632 41
" " revenu.			243,997 36
Total des déboursés			610,629 77
Solde, 31 décembre 1899—			
En caisse..............	$ 2,388 93		
Banque de Montréal, compte courant....	27,432 04		
Banque de Montréal, compte des coupons	200 00	$ 30,020 97	
Divers comptes à recevoir		99,237 83	
Valeur des matériaux disponibles......		106,881 87	
Escompte sur les débentures H. et J..		21,123 43	
		$257,264 10	
Moins—Intérêt acquis et coupons impayés le 31 décembre........	$ 74,539 15		
Divers comptes non réglés le 31 décembre..........	6,595 95	81,135 10	
		$176,129 00	
Caisse des pilotes inval. de Montréal, en fidéicommis—			
Débentures du port et effets de la cité...	$ 51,000 00		
Dépôt à la caisse d'épargnes de la cité et du district..	3,459 98	54,459 98	230,588 98
			841,218 75

(Vraie copie.)

DAVID SEATH,
Secrétaire.

Vérifié d'après le rapport jusqu'à cette date.

(Signés) RIDDELL ET COMMON, C.A.
Auditeurs.

MONTRÉAL, 7 juillet 1900.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ENTRETIEN DU PORT DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE 1899.

JOHN KENNEDY, I. C., INGÉNIEUR EN CHEF.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 10 mars 1900.

M. DAVID SEATH,
Secrétaire, commissaires du havre de Montréal.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information des commissaires du havre de Montréal, le rapport suivant sur les ouvrages faits dans le port de Montréal pendant l'année close le 31 décembre 1899.

NOUVEAUX OUVRAGES.

Les principaux ouvrages nouveaux faits durant l'année sont : l'achèvement de la nouvelle jetée à niveau élevé dans les sections 18 et 19 ; le commencement de la construction d'une autre jetée dans les sections 13 et 14 ; et du quai depuis le rivage entre cette jetée et l'entrée du canal Lachine ; l'agrandissement de l'aire d'eau profonde dans le bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent ; et l'agrandissement du chenal des navires dans le port depuis la jetée Victoria jusqu'à l'entrée du canal Lachine.

Les pricipaux détails sont les suivants :—

Sections 4 à 5.—Une partie du chemin sur le nouveau quai sur le côté sud-est du bassin a été nivelée et macadamisée. Environ 43,014 verges cubes de terre, de cendres et autres matériaux de remplissage envoyés des excavations de la ville, des fournaises, etc., ont été employés pour prolonger la levée du quai à l'extrémité d'aval du nouveau quai.

La *Dominion Coal Company* a construit le printemps dernier, sur le quai qu'on lui a loué, un entonnoir élevé à charbon, avec machines pour décharger le charbon des navires et le verser dans les wagons ou les tombereaux. Pour desservir cet entonnoir et les autres parties du quai, les commissaires, à la demande du chemin de fer Grand-Tronc, ont posé deux voies de chemin de fer en dessous de l'entonnoir, l'une juste en arrière de lui et l'autre au dessous du niveau d'eau d'hiver en arrière ou sur le côté sud-est de la levée du quai. Toutes les voies se relient à celles du chemin de fer Grand-Tronc, et sont louées à cette compagnie aux mêmes conditions que toutes les autres voies sur les quais. L'ensemble de la longueur des quatre voies posées sur la propriété des commissaires du havre est de 4,939 pieds, et sur une lisière dont le droit de propriété est en litige entre les commissaires du havre et la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, 610 pieds ; total, 5,549 pieds.

Sections 5 à 10.—Le bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent a été approfondi surtout sur son côté sud-est, vis-à-vis les sections 7 et 10, par pétardement et dragage, et par dragage seulement, dans le double but d'agrandir l'air de l'eau profonde du bassin et de fournir du roc de remplissage pour le coffrage des travaux d'agrandissement du port. La quantité draguée a été de 43,758 verges cubes, mesurées en masse détachée, étant surtout du schiste, et du trapp avec un peu de tuf dur. 14,840 verges cubes de roc, mesurées solides, ont été pétardées, et le reste a été dragué sans pétardement. Les dépenses de dragage et de pétardement ont été de $16,666.85. On a aussi dépensé $5,042.68 pour le dragage et le dépôt de matières, imputés au compte des ouvrages où l'on a déposé ces matières.

Entrée du bassin du Moulin-à-Vent.—On a fait un peu de pétardement et de dragage dans le double but d'agrandir le chenal d'entrée et de fournir du roc de remplissage pour le coffrage des travaux d'agrandissement du port. Quantité de roc pétardé, 5,550 verges cubes mesurées solides ; quantité de roc et de terre dragués, 5,936 verges cubes mesurées en masse détachée. Dépenses pour dragage et pétardement, $5,032.63. On a aussi dépensé $382.97 pour dragage et dépôts, imputables sur les autres ouvrages où l'on a déposé les matières.

Travaux d'améliorations du port, sections 12, 13 et 14.—Les commissaires donnèrent instruction le 26 septembre 1899 de commencer la construction du quai du rivage et de la jetée du plan 12 A 2, dans les sections 12 13 et 14. Le vieux quai entre l'entrée du canal et le petit bassin dans la section 12 a été construit en 1859, et assis à 14 pieds de profondeur à l'eau basse de 13 pieds sur le seuil de l'écluse, ou 18 pieds plus haut que la fondation du nouveau quai qui doit se relier à lui. Pour protéger les fondations du vieux quai et pour permettre de draguer pour le nouveau, une rangée de palplanches a été enfoncée autour de l'angle du vieux quai et les têtes des palplanches ont été attachées avec des boulons à ancre de 50 pieds de long et $1\frac{1}{2}$ pouce de diamètre. Les nouvelles fondations furent alors draguées et le premier caisson du nouveau quai a été calé le 6 octobre. Un second fut calé peu après et un troisième le 22 novembre.

En draguant les fondations pour le nouveau coffrage on a frappé du roc d'une surface assez unie au niveau 65.50 à 68.50 au-dessous de la donnée du port, ou 25′ 6″ à 28′ 6″ au-dessous de l'eau basse. Ce roc a été dragué à un niveau de 64.50 à 62.50, et les caissons ont été assis sur ce roc. Les caissons ont chacun 131 pieds de long, formant une longueur totale de 393 pieds assise avant la fermeture de la navigation. Tous ont été remplis, et ils étaient en partie prêts à recevoir le mur de soutènement en béton qu'on doit construire sur ces caissons.

Le dragage pour les fondations des caissons du côté nord et d'aval de la nouvelle jetée dans les sections 13 et 14 a été commencé vers le milieu de septembre, et à la fin du mois deux caissons de 131 pieds chacun furent enfoncés à l'extrémité intérieure. Deux autres caissons de même longueur furent enfoncés en novembre pour continuer le côté nord de la jetée, formant un ensemble de 524 pieds installés à la fermeture de la navigation. Un coffrage provisoire de 80 pieds de long a été calé sur la même ligne à l'extrémité intérieure de la jetée pour retenir le remplissage du bout jusqu'à la construction du quai sur le rivage. Tout le coffrage a été construit jusqu'à environ le niveau 103.00 (9 pieds au-dessous de l'eau basse), et a été rempli de manière à se trouver au-dessus du niveau ordinaire de l'eau au printemps et à permettre de continuer la construction à l'ouverture prochaine de la navigation. Le coffrage repose sur un fonds de terre dure au niveau 62.00 à 63.50 (32′ 0″ à 30′ 6″ au dessous de l'eau basse de 13 pieds sur le seuil de l'écluse), et on devra le continuer jusqu'au sommet de la jetée, au lieu de l'arrêter à l'eau basse et de le surmonter d'un mur en béton comme on le fera pour le quai contigu du rivage.

Six autres caissons de 826 pieds de longueur d'ensemble étaient en cours de construction, à flot, à la fin de la saison d'ouvrage, et étaient construits à une hauteur variant de 6 à 10 pieds.

La construction de la nouvelle jetée fermera complètement le chenal d'eau profonde conduisant à la partie du port en amont, et l'on drague en conséquence un nouveau chenal à travers la Batture de l'Ile en dehors de l'emplacement de la jetée. A la clôture de la navigation le nouveau chenal avait été coupé à la grosse jusqu'à une profondeur variant de 14 à 28 pieds a l'eau basse.

Les quantités des principaux ouvrages du nouveau quai du rivage de la jetée, dans les sections 12 à 14, jusqu'à la fin de la navigation, sont :

Dragage pour les fondations du caisson, 34,099 verges cubes ; caisson enfoncé en place, permanent, 917 pieds, provisoire, 80 pieds ; remplissage, 151,613 verges cubes ; caisson à flot en construction, 826 pieds.

Dépenses pour le caisson, $41,622.39 ; pour le dragage et le remplissage du caisson, $21,806.38 ; total, $63,488.77.

Travaux d'agrandissement du port, sections 17 et 18.—La construction de la nouvelle jetée vis-à-vis le carré Jacques-Cartier, qui a été commencée en 1898, a été reprise le printemps dernier et continuée de jour jusqu'au 19 juin, et ensuite de jour et de nuit jusqu'à l'achèvement virtuel de la jetée en novembre. Un caisson d'une longueur de 453 pieds avait été mis en place à la clôture des travaux en 1898 ; la construction des caissons à flot a été reprise le 20 avril 1899, deux caissons de 161 pieds furent calés le 26 mai et d'autres à certains intervalles jusqu'au 9 septembre, lorsque le dernier fut calé, formant 1,520 pieds de caissons calés en 1899 et 1,973 pieds, mesurage de front, front, pour toute la jetée. Un caisson provisoire de 60 pieds de long a aussi été placé sur le côté d'aval pour relier l'extrémité intérieure du nouveau coffrage avec l'ancien.

A la fin d'août une longueur de 515 pieds de quai, à l'extrémité intérieure du côté d'amont, était prête au service, et le 31 août elle a servi au mouillage du str *Roman* pour décharger et charger. D'autres parties furent ensuite préparées pour l'usage, les unes après les autres, jusqu'à ce que toute la longueur eût été mise en service avant la clôture de la navigation. Le coffrage est assis au niveau 62.00 à 64.00 au-dessous de la donnée, ou 30 pieds 0 pouces à 32 pieds 0 pouces au-dessous de l'eau basse de 13 pieds sur le seuil de l'ancienne écluse, le dessus du quai jusqu'à son bord est fini au niveau 116.50 et le centre de la jetée est arrondi au niveau 118.50. Le coffrage a 42 pieds de large au fond et est à gradins rentrants à 14 pieds au sommet; la face extérieure est de bois carré scié, posé à joints serrés, et le reste est en bois rond ; les pièces de face et les moises de devant au-dessus du niveau ordinaire d'été sont en pin blanc et toutes les autres sont en pruche. Les pièces sont solidement attachées par des boulons carrés de $\frac{7}{8}$ pouce, et le coffrage, pour résister à la pression de la terre, est consolidé par des boulons à ancre de $1\frac{1}{2}$ pouce, et placés à environ 10 pieds les uns des autres et à 17 pieds du sommet, et s'enfonçant dans la jetée jusqu'à environ 64 pieds de la face extérieure.

Le compartiment de devant du caisson est rempli de roc juspu'à une hauteur de 8 à 12 pieds à partir du bas et le reste est de terre draguée. Quant au reste de la jetée, environ 90 pour 100 du remplissage se compose de matières draguées, principalement de vase très molle, et 10 pour 100 proviennent de rebuts et autres sortes de matériaux de la ville. Il faut donc s'attendre à beaucoup de tassement dans le corps de la jetée, et en prévision de cela seulement une faible partie du sommet a été macadamisée, et bien légèrement encore, et le reste a été recouvert de dragages de schiste. On a l'intention d'ajouter du roc jusqu'à ce que le tassement attendu ait cessé, après quoi les chaussées et les autres parties de la jetée qui ne serviront pas pour des hangars, des plates-formes, etc., seront pavées d'une manière convenable. L'extrémité extérieure de la jetée a deux escaliers de 9 pieds de largeur, descendant jusqu'à 13 pieds du sommet, permettant ainsi d'aborder avec de petites embarcations. Les dimensions de la jetée et les quantités de matériaux entrant dans sa construction, sont :

Longueur, côté d'amont	850 pieds
Longueur, côté d'aval	800 "
Largeur, au sommet	285 à 300 "
Hauteur aux bords au-dessus de la donnée du port	116.50 "
" à l'eau la plus basse enregistrée	22 pieds 4 pouces.
" à l'eau la plus haute enregistrée durant la saison de navigation.	6 pieds 10 pouces.
Hauteur au-dessus des fondations des caissons	52 à 56 pieds.
Façade de quai	1,978 pieds linéaires.
Aire de quai	244,480 pieds carrés.
Bois dans les caissons: pruche, carrée et ronde	427,538 pieds linéaires.
Bois dans les caissons: pin, carré et rond	102,823 pieds linéaires.
Planches: pruche et épinette	234,475 pieds M. B.
Carvelles en fer, boulons à ancre, etc.	468,300 livres.
Dragage, pour préparer les fondations des caissons	80,347 verges carrées.
Remplissage, mesuré solide	519,000 verges carrées.
Dépenses en 1898	$ 40,688 90
" 1899	157,342 98
Total	$198,031 88

Batture de l'Ile.—Le dragage de la batture s'est continué pendant tout l'été afin de donner un chenal libre en avant des nouvelles jetées et pour fournir le remplissage requis pour leur construction. Quantité draguée durant l'été 781,514 verges cubes. Dépenses, $72,013.47. Proportion portée au compte des ouvrages où les matériaux ont été employés, $68,651.21 ; porté au compte du dragage, $3,362.26.

Section 35.—Une voie d'évitement de 1,049 pieds de longueur a été posée pour relier la ligne principale sur le quai employé par la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, et un parc pour l'expédition du bétail enclos par la Compagnie sur le quai. La voie a été planchéiée entre les rails et de chaque côté et a été fixée à des blocs noyés au-dessous afin d'empêcher la glace en hiver de les faire flotter ou de les déplacer. Dépenses, $1,285.32.

Jetée de protection.—L'arrondissement du dessus de la levée et son achèvement à sa pleine hauteur ont été repris le 30 août, à un endroit situé à 585 pieds du pont Victoria, et ont été poussés jusqu'à 5,225 pieds du pont, et se sont arrêtés là à la fin de la saison de travail, le 5 décembre. Le reste de la jetée est accessible pour les grues flottantes et peut par conséquent être élevé sans l'usage des grues de terre et des wagons.

Les quantités et espèces de matériaux placés sur la jetée en 1899, ont été comme suit:—

	Verges cubes.
Dragué du bassin et l'approche de la Pointe du Moulin-à-Vent, schiste, trapp et tuf dur	9,642
Dragué du haut-fond de l'Ile, tuf dur, gravier et sable	51,727
" de la section 12, tuf dur et roc	750
" " 43, Maisonneuve, pierre et sable	150
Reçu des navires, terres, etc	262
Total de verges cubes, mesurage sur chalans et en boîtes	62,531

Les dépenses faites sur la jetée de protection jusqu'à la fin de 1899, et la proportion à payer par la ville, ont été comme suit:—

Dépensé jusqu'à la fin de 1898	$ 338,919 57	
" en 1899	16,580 93	
Total des dépenses jusqu'à la fin de 1899		$ 355,500 50
Proportion à payer par la ville jusqu'à la fin de 1899		80,593 68
Balance nette des dépenses de la part des commissaires du havre jusqu'à la fin de 1899		$ 274,906 82

RÉPARATIONS.

Le coût total de l'entretien et des réparations des ouvrages du port en 1899 a été de $53,251.97, ainsi que le montre le tableau ci après:—

1875	$16,499	1888	$49,520
1876	35,711	1889	51,892
1877	26,077	1890	56,380
1878	18,974	1891	49,109
1879	18,819	1892	72,175
1880	17,330	1893	58,644
1881	16,159	1894	75,455
1882	27,962	1895	50,081
1883	35,768	1896	55,211
1884	44,869	1897	46,259
1885	42,158	1898	58,847
1886	64,989	1899	52,252
1887	64,984		

La débâcle de la glace dans le port a eu lieu plus à bonne heure au printemps que d'ordinaire. Les principales poussées de la glace au temps de la débâcle et une poussée qui eut lieu en hiver, ont été comme suit :

Dans la nuit du 4 et du 5 janvier, après un dégel, une forte poussée de la glace dans la rivière en dehors de la jetée de protection et jusqu'en bas de son extrémité d'aval, accompagnée d'une crue soudaine des eaux, eut lieu et causa une poussée du champ de glace entier en dedans de la jetée de protection vers le haut du courant sur une longueur d'environ 28 pieds. Le champ remua tout d'une masse et brisa un certain nombre de poteaux de lumière électrique qu'on avait laissés debout sur les quais, et détruisit environ 120 pieds du nouveau conduit de grain de la Compagnie d'Entrepôt de Montréal, à l'extrémité d'amount du quai du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent, en brisant et emportant les pieds des hauts chevalets qui le supportaient et le fit tomber. Le bateau à vapeur *Filgate*, qui hivernait dans le bassin de l'ancien canal n° 1, a été légèrement endommagé en étant poussé contre le mur du quai, mais la flotte de dragueurs des

commissaires du port et le bateau à vapeur *Paul Smith*, qui passaient l'hiver dans le port, juste en aval des entrées du canal, au large des quais, n'éprouvèrent aucun dommage.

Aucune autre poussée de glace n'eût lieu avant la matinée du 16 mars, lorsqu'un léger mouvement se produisit dans le chenal principal, près de l'extrémité inférieure de l'ouverture, accompagné d'une crue du fleuve de 26 à 29 pieds de profondeur sur le seuil de l'écluse. D'autres mouvements eurent lieu dans le courant Sainte-Marie les 11 et 13 avril, et ouvrirent le chenal principal central depuis le pont Victoria jusqu'à la traverse de Longueuil. Le 15, une quantité de glace descendit de la baie de Laprairie, et, passant sous la nappe de glace à Hochelaga, causa une crue de l'eau jusqu'à 32 pieds sur le seuil de l'écluse. Le 16, une quantité de glace du lac Saint-Louis descendit par les rapides de Lachine. Le 17, une poussée eut lieu dans la baie de Laprairie et il descendit assez de glace pour remplir complètement les ouvertures vis-à-vis la ville et fit monter l'eau à 33 pieds 8 pouces. Le 17, un mouvement général eut lieu, accompagné d'une crue jusqu'à 37 pieds et 2 pouces. De fortes poussées eurent lieu les 18 et 19, et l'eau s'éleva jusqu'à 38 pieds 3 pouces sur le seuil, la hauteur du mur de revêtement et le point le plus élevé durant le printemps, à midi, le 19. Après cela la glace s'en alla graduellement et l'eau s'abaissa jusqu'à ce que le 24 elle fut de 26 pieds.

La navigation commença par la circulation dans le port du remorqueur des commissaires du port, le *St. Peter*, le 21. Le bateau-passeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario (*Longueuil*) arriva de Boucherville le 24, et la barge à vapeur *Victoria*, de Sorel, le 25.

La forte poussée de la glace au niveau de l'eau haute les 18 et 19 fit accumuler beaucoup de glace sur tous les quais non protégés par la jetée de protection. Voici les quantités approximatives laissées sur les différents quais à l'ouverture de la navigation :

Localité.	Dimensions.			
	Longueur.	Largeur.	Profondeur moyenne.	Quantités.
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Vgs cubes.
Sections 16 et 17, vis-à-vis la rue Saint-Gabriel	150	25	4	694
Section 18, vis-à-vis le square Jacques-Cartier	70	90	5	1,166
" 19, quai Bonsecours	100	95	3	1,055
" 20, vis-à-vis le marché Bonsecours	150	50	4	1,111
	90	40	4	533
Section 20, jetée Victoria—				
Extrémité d'amont, total	25	10	2½	23
" d'aval "	150	100	11	6,111
Sections 21 à 23	950	100	5	17,600
" 23 à 27	1,030	95	14	50,737
Section 28	300	15	3	500
Sections 28 et 29	940	50	6	10.444
" 29 à 31, petits morceaux, disons	...	...	...	20
" 31 à 33	1,150	60	8	20,551
" 33 à 35	1,400	50	5	13,000
Section 36	350	160	8	16,600
" 37	490	125	4	9,074
" 38	450	120	10	20,000
" 39	150	100	5	2,777
Sections 39 et 40	400	100	9	13,333
Sec. 46, extrém. extér. de la jetée de la Raffinerie de sucre	100	15	3	163
Quantité totale, verges cubes	...	...	...	185,492

L'enlèvement de la glace des emplacements des hangars des steamers, des mouillages des bateaux-passeurs, et autres endroits où c'était d'abord nécessaire, a été commencé le 23 avril, et s'est fait par des équipes d'hommes, des grattoirs tirés par des chevaux et des tombereaux, aidés de deux des grues flottantes à vapeur, aussi vite qu'il était nécessaire, et le 1er mai les quais étaient virtuellement déblayés. Le nombre

d'hommes employés au début était de 125 ; le 23 avril, leur nombre était porté à 350 hommes ; le 25, 700 hommes travaillaient, et depuis cette date leur nombre diminua graduellement jusqu'à l'achèvement de l'enlèvement de la glace le 6 mai.

Coût de l'enlèvement de la glace : gages des hommes et outils, $6,315.36 ; ouvrage par les grues, $345 ; total, $6,660.36.

La jetée dans la section 43, Hochelaga, a été gravement endommagée par la poussée de la glace et l'eau qui la balayait. Le coffrage n'a pas été endommagé, mais vers le tiers de la longueur de la jetée depuis l'extrémité intérieure, un chenal de 4 à 10 pieds de profondeur sur une largeur de 85 pieds a été coupé à travers la jetée, et le macadam, le remplissage de terre et certaines parties des voies de chemin de fer ont été emportés dans le bassin sur le côté d'aval. Presque tout le reste de la jetée a été labouré par la glace, et une bonne partie du macadam a été jetée dans le bassin.

Dans la section 46, le macadamisage de la jetée a été gravement bouleversé et une partie a été emportée par dessus le côté, mais le coffrage et les voies du chemin de fer n'ont pas été endommagés. Les pièces de bois de couronnement et de face et le plancher des quais, depuis la section 24 aux élévateurs du chemin de fer du Pacifique Canadien jusqu'à la section 23, Hochelaga, ont subi des dommages à plusieurs endroits.

L'angle intérieur d'aval de la jetée Victoria, section 19, qui est en pilotis, a été gravement endommagé.

Voici quelques-uns des principaux ouvrages de réparations faits en 1899 :

Section 5, bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent.—Des écrans en planches de 4 pouces, maintenus par des pièces de bois convenables et des boulons, ont été faits et placés à la partie d'amont des embouchures des deux coursiers se déchargeant à la tête du bassin, afin d'arrêter le courant de surface des coursiers et de permettre aux navires de se tenir commodément le long du quai. Coût, $221.89.

Sections 6 et 7.—De fortes clôtures de planches ont été placées le long de la ligne de bornage des commissaires en travers des coursiers de la Cie de fer Malléable et de Peck, Bennie et Cie, pour prévenir la possibilité de la chute des personnes dans ces coursiers. Les grillages de tous les coursiers aux embouchures des aqueducs sur les quais ont aussi été réparés pour empêcher les baigneurs d'y être entraînés.

Section 15.—Les ouvrages en pilotis sur le côté d'aval de la jetée conduisant au quai de l'île ont été réparés en coupant les pilots jusqu'au niveau de l'eau et en y substituant une charpente et de nouvelles pièces de bois pour soutenir le plancher. Aire, 20 pieds par 60 pieds. Coût, $267.61.

Un nouveau trottoir en pierre a été posé en travers du quai de l'île.

Section 16.—Une étendue de 45 pieds sur 35, à l'angle extérieur du quai, qui avait été soulevée par la glace, a été reconstruite avec de nouvelles pièces de dessus et un plancher et deux nouveaux pilots.

Section 18.—Le devant de coffrage au-dessous de l'eau, qui est très pourri, a été renforcé par des montants en bois et des boulons à ancre de 1½ pouce sur 32 pieds, pour le faire tenir en place jusqu'à ce que le nouveau quai projeté soit construit en avant.

Section 19.—Un nouveau trottoir en planches de 250 pieds sur 23 a été posé sur toute la longueur de la jetée pour l'usage des voyageurs par les bateaux passeurs Coût $220.10.

Section 20.—Le dessus des ouvrages en pilotis de l'angle d'aval de la jetée Victoria, qui avait été gravement endommagée, par la poussée de la glace l'hiver dernier, a été reconstruit avec de nouveaux pilotis et de nouvelles pièces de dessous et des planches. Aire réparée, 3,500 pieds carrés. Coût, $1,034.27.

Les ouvrages en pilotis le long du côté intérieur de la jetée ont été réparés à plusieurs endroits en coupant et entant les pilots, et en renouvelant les pièces de bois, etc.

Un plan incliné de 9 pieds de large, de 12 pieds de long et 3 pieds de profondeur au bas, a été fait dans la face extérieure d'amont de la jetée pour donner accès aux petits bateaux à vapeur qui l'abordent.

Sections 22 et 23.—Les pièces de bois sur une longueur de 450 pieds de la partie supérieure du quai en caisson construit en 1862, et qui étaient très pourries, ont été entièrement enlevées jusqu'à une profondeur de 4 à 6 pieds du dessus. Un examen du fond de devant du quai par un plongeur révéla un peu d'affouillement par le courant rapide, et l'endroit fut protégé contre de nouveaux dommages en enfonçant un rang serré de quatorze pilotis en avant. Coût $2,856.79.

Section 24.—Le coffrage du quai, qui est vieux et a été assis à environ 16 pieds de profondeur à l'eau basse de 13 pieds sur le seuil, avait été affouillé par le courant et les hélices des navires, par le creusement des bassins à 27 pieds à l'eau basse, s'était tassé et le dessus s'était projeté en avant sur une longueur de 300 pieds. Il avait déjà été protégé et renforcé par des pilots jointifs enfoncés en avant, et il a été de nouveau renforcé l'été dernier au moyen de tirants de 1½ pouce de diamètre par 48 pieds de long, posés à 12 pieds les uns des autres. Les ouvrages en bois ont aussi été renouvelés de 3 à 4 pieds en descendant et construits à la hauteur voulue, et le remplage et la chaussée en arrière ont été réparés. Coût, $1,232.17.

Section 27.—Le dessus du quai, qui avait été endommagé par les poussées de la glace, a été réparé en renouvelant une longueur de 50 pieds des deux rangs supérieurs des pièces de couronnement. Le remplage, qui avait été emporté du dessus du coffrage, a été remplacé.

Section 28.—Trois endroits dans les ouvrages en bois du quai, d'une longueur totale de 150 pieds, qui avaient été endommagés par la glace, ont été réparés en renouvelant les trois rangs supérieurs de devant et le couronnement et le planchéiage et les dormants. Coût, $332.47.

Section 29.—Des réparations ont été faites à deux endroits des ouvrages en bois endommagés par la glace.

Sections 27 à 30.—Les madriers de face, qui avaient été endommagés par places par la glace, ont été renouvelés ou complètement réparés sur une longueur totale de 1,425 pieds linéaires de front. Le couronnement a aussi été renouvelé à plusieurs endroits. Coût, $199.73.

Sections 30 à 35—Les pièces de bois supérieures et le couronnement de coffrage ont été endommagés à plusieurs endroits par la glace. Des réparations ont été faites en posant 756 pieds linéaires de pièces de face et en renouvelant une partie considérable du plancher de dessus de 1,500 pieds de quai. Coût, $529.49.

Section 37.—Le tassement du remplage du quai et du bois eût lieu à différents endroits sous les voies des tours à charbon, et des réparations ont été faites en croisant les pièces de bois et en remplaçant le remplage perdu par du roc cassé. Un examen soigneux du devant et de la fondation du coffrage a été fait par le plongeur des commissaires en décembre, et tout a été trouvé solide et en bon état Environ 225 pieds linéaires de quai juste à l'est des tours à charbon furent réparés en renouvelant le planchéiage du dessus et de la face et le couronnement. Coût, $455.88.

Section 43.—La jetée, qui avait été gravement endommagée par la glace et le courant, tel que ci-dessus décrit, a été réparée en posant environ 8,200 verges cubes de terre et de roc dans les endroits ravagés par l'eau, en mettant 47 toises de macadam et en nivelant et replaçant ce qui restait ; en fournissant des rails et des traverses pour environ 240 pieds de voie de chemin de fer ; en reposant 350 autres pieds qui avaient été déplacés et en consolidant avec des boulons à ancre toute la longueur des 700 pieds ; en posant un nouveau plancher de dessus sur 25 pieds de l'extrémité extérieure d'amont et en replaçant quelques planches de face qui avaient été arrachées. Coût, $4,233.11.

Section 46.—Le macadamisage de la jetée, qui avait été un peu endommagé par la glace, a été réparé.

Sections 74 à 75, Longue-Pointe.—Le macadamisage des deux quais a été réparé.

Réparations générales.—Des réparations générales ordinaires ont été libéralement faites partout où c'était nécessaire sur les chaussées et les ouvrages en bois des quais, et tout a été maintenu en bon état. L'arrosage et le nettoyage des chaussées ont été efficacement faits. De la pierre à macadam au montant de 531 toises a été employée pour l'entretien des chaussées et distribuée comme suit :

	Toises.
Sections 5 à 10	53
Sections 12 à 20	97½
Sections 21 à 30	170¼
Sections 31 à 40	119
Sections 41 à 47	91

Eclairage électrique.—Des soumissions pour l'éclairage des quais au moyen de lampes à arc de 9·6 ampères ont été demandées en avril dernier, et un contrat fut accordé à la Compagnie électrique Royale, le plus bas soumissionnaire, pour l'éclairage pendant trois ans, au prix de 15 cents par lampe par nuit.

Trois lampes furent allumées le 26 avril, neuf autres furent ajoutées le lendemain, et en mai 57 lampes étaient allumées. Le nombre a graduellement été augmenté à 101 lampes le 15, à 114 le 18 et à 116 le 26 mai. Le 11 août, deux lampes furent posées sur la nouvelle jetée dans la section 17 ; le 25 août une autre fut ajoutée, et à l'achèvement de la jetée en novembre cinq lampes additionnelles furent ajoutées, formant huit lampes en tout sur la nouvelle jetée. Quelques lampes furent enlevées des hangars des Allans de bonne heure en novembre, et à mesure que l'on démolissait les hangars des autres compagnies on enlevait aussi leurs lampes.

Le 6 décembre, les lampes entre la traverse de Longueuil et l'extrémité est du port furent éteintes, et le 11 toutes les lampes, à l'exception de trois à la traverse de Longueuil, furent éteintes. Les lampes à la traverse de Longueuil restèrent allumées pour la commodité des passagers du bateau-passeur jusqu'au 30 décembre, jour où le bateau cessa de traverser et les lampes furent éteintes.

Le plus grand nombre de lampes allumées à un moment donné a été de 122, et l'éclairage total pour la saison équivalait à 25,635 lampes pour une nuit. Le coût total a été de $3,845.25.

NOTES.

Hivernage des navires.—Un bateau à coque jumelle pour les bestiaux appartenant aux M. Gordon, est en hivernage dans le port à côté de la flotte des dragueurs des commissaires du port, vis-à-vis les entrées du canal Lachine, et c'est le seul navire, à part ceux des commissaires, qui profite du port d'hiver.

Conduite à grains.—La conduite à grains à niveau élevé de la Compagnie d'Entrepôt de Montréal sur les sections 5 et 6, bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent, qui a été démolie par la glace en janvier 1899, a été rebâtie sur de solides supports de bonne heure en été, et a été allongée de manière à atteindre 500 pieds le long du bassin, pour charger les grands navires Le prolongement a été fait en vertu d'une nouvelle convention entre les commissaires du port et la compagnie, en date du 13 juin 1899, et l'ancienne convention du 15 juin 1898 a été annulée.

Entonnoir à charbon.—La Compagnie de houille Dominion a construit sur les sections 4 et 5, de bonne heure en été, un entonnoir élevé à charbon sur fondations en caissons et charpente en acier, muni de machines mordernes et hautement efficaces pour décharger le charbon des navires et le charger sur les tombereaux et les wagons de chemin de fer. L'entonnoir a 412 pieds sur 27 et 50 pieds de hauteur ; la capacité d'emmagasinage est de 6,000 tonnes et la puissance de déchargement est de 1,000 tonnes par heure.

Parc d'expédition des bestiaux.—La Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien a enclos un parc à bestiaux sur le quai de la section 32, sur l'espace désigné par les commissaires, pour recevoir le bétail des wagons de chemins de fer et les envoyer aux navires sur des allèges. Le parc a 300 pieds de long sur 40 de large, et est accessible aux navires d'un côté et aux wagons de l'autre.

OUTILLAGE DE DRAGAGE ET DRAGAGE.

L'outillage de dragage employé en 1899 était celui qui appartient aux commissaires de port, et se compose de trois dragues à cuilller, cinq grues flottantes, d'une grue simple sur terre, un bateau de forage et de pétardement, cinq remorqueurs, vingt-cinq chalans plats, deux chalans à bascule, d'un bateau d'épreuve et d'un atelier flottant. Les dimensions et autres détails des différents navires sont donnés dans le tableau annexé.

Outre l'outillage dont ils se servent, les commissaires ont deux dragues à cuillers qui ne conviennent plus aux travaux actuels du port et sont à vendre.

La grue de terre a passé l'hiver sur la jetée de protection, et tout l'outillage à flot a. passé l'hiver dans le bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent, vis-à-vis les sections 6, 7 et 8.

Dans une poussée de la glace le 4 janvier, l'outillage flottant a été déplacé d'une distance d'environ 28 pieds, mais n'a subi aucun dommage.

Les réparations aux coques et aux machines de la flotte de dragage ont été faites par les propres employés des commissaires, à l'exception de l'ouvrage de fonderie et quelques gros ouvrages de machine et de forge qui ont été faits dans les ateliers du voisinage, et des fontes d'acier, qu'on s'est procuré en partie à Montréal et en partie aux Etats-Unis. Les réparations aux dragueurs et aux grues ont été plus fortes que d'ordi-

naire, principalement parce qu'ils ont travaillé jour et nuit, au lieu de travailler le jour seulement, et que le dragage qui n'était pas dans le roc l'était dans du tuf très dur, qui exigeait toute la puissance des dragueurs pour le briser.

Voici les principales réparations qui ont été faites aux différents navires durant l'année :—

Dragueur n° 1.—Pignon de l'arbre à manivelle renouvelé en fer et ensuite en acier ; roue dentée intermédiaire en fer remplacée par une roue en acier ; rouet de 6 pieds sous le pont renouvelé deux fois ; deux nouveaux supports pour tenir les rouets du câble d'ancrage au-dessous du pont ; deux nouvelles poulies posées sur le sommet des poteaux d'ancrage de devant ; nouveau manchon de friction pour le tampon d'ancrage d'arrière ; manche en bois des godets avec plaques en acier, remplacé par un nouveau tout en acier ; grillage ordinaire remplacé par un jeu de barres oscillantes ; appareils d'alimentation d'eau enlevés et mis de côté, et tuyau d'épuisement changé ; renouvelé le tuyau de la cheminée ; câble d'acier des godets renouvelé deux fois ; une paire de câbles d'acier de la table tournante renouvelée ; renouvelé les câbles supérieurs d'acier des deux poteaux de devant ; chaîne de poteau d'ancrage d'arrière remplacée par un câble d'acier ; tirants d'arrière de la charpente en A renouvelés ; renouvelé le plancher du dessus des côtés de la coque ; renouvelé le revêtement de planche de chêne ; pont en partie renouvelé ; renouvelé trois fois les tuyaux conducteurs de la chaîne.

Dragueur n° 2.—Appareil de chauffage mis de côté et enlevé ; tuyau d'évacuation changé ; pignon en fer sur l'arbre à manivelle remplacé par un pignon en acier ; pignon de fer sur l'arbre intermédiaire remplacé par un en acier ; une roue dentée du tambour principal provisoirement réparée où elle était craquée dans le manchon ; tambour principal provisoirement réparé ; nouveau dé et clef dans le rouet de six pieds sous le pont ; nouveau dé dans le rouet de 6 pieds à la partie supérieure du boute-hors ; partie inférieure du boute-hors renforcée avec des plaques d'acier ; tirant d'arrière de la charpente en A réparé ; câble d'acier des godets réparé deux fois ; une corde mobile renouvelée ; nouvelle penture pour tenir le poteau d'ancrage de devant ; tuyau conducteur de la chaîne renouvelé quatre fois.

Dragueur n° 3.—Nouveau grillage avec barres tournantes posé dans la chaudière à la place du grillage ordinaire ; appareil de chauffage mis de côté et enlevé ; tuyau d'évacuation changé ; tambour de levage principal provisoirement réparé où il était craqué ; rouet de six pieds sous le pont renouvelé ; une console pour maintenir les poulies des poteaux d'ancrage de devant sous le pont, remplacée par une vieille console de rechange, et l'autre remplacée par une nouvelle ; semelle du pivot de pied du boute-hors remplacée par une nouvelle; pivot fourchu au sommet de la charpente en A remplacé par un nouveau ; deux gros boulons renouvelés dans la penture du poteau d'ancrage de devant ; chaîne de levage du poteau d'arrière enlevée et remplacée par un câble d'acier ; câble d'acier des godets renouvelé quatre fois ; tuyau de conduite de la chaîne renouvelé six fois.

Grue n° 2.—Mise sur la cale sèche et calfatée ; charpente en A renforcée ; cuiller réparée.

Grue n° 4.—Renouvelé les coussinets en bronze phosphoré des tambours des poteaux d'ancrage ; cuillers provisoirement munies de dents pour enlever la glace des quais au printemps ; renouvelé les câbles principaux d'acier des poteaux d'ancrage d'avant ; renouvelé le câble de levage de la cuiller ; jeu complet de poteaux d'ancrage posé pour en remplacer un autre brisé par un champ de glace flottante au printemps ; un poteau renouvelé durant l'été.

Grue n° 5.—Roues d'angle pour l'engrenage du poteau d'ancrage renouvelées par de nouvelles roues en fer dont l'une fut subséquemment remplacée par une autre en acier ; cuiller provisoirement munie de dents pour enlever la glace des quais au printemps ; deux poteaux d'ancrage renouvelés.

Grue n° 6.—Roue d'angle de l'engrenage du poteau d'ancrage renouvelée en fer ; cuiller provisoirement munie de dents pour enlever la glace sur les quais au printemps

Remorqueur Aberdeen.—Piston rajusté et limé ; un jeu de lames de propulseur remplacé par un nouveau ; grillage à rouleaux posé.

Remorqueur St. Peter.—Chaudière réparée avec une pièce sur le devant de la fournaise ; et une autre sur le côté ; nouvelle tête posée au gouvernail pour remplacer celle qui a été brisée ; tige brisée remplacée par une neuve.

Bateau de forage.—Nouvelle chaudière debout de 4 pieds de diamètre sur 10 pieds de haut ajoutée pour remplacer une ancienne qui avait été enlevée ; renouvelé la cheminée de la grande chaudière ; fait un cylindre de foret neuf ; réparé les glissières des cadres des forets ; mis sur la cale sèche et calfaté dans les coins, sur les côtés et certaines parties du fond.

Chalans.—Le chalan plat n° 31 a été grandement réparé ; les tirants des cadres, les poutres du pont, le pont et la couverture du pont ont tous été renouvelés et d'autres parties ont été examinées et réparées lorsque c'était nécessaire. Quinze autres chalans plats ont subi de légères réparations aux bandes des défenses, les ponts, les côtés et les bouts.

Boîtes de dragueurs.—Environ 100 boîtes ont été presque entièrement reconstruites, et des réparations ont été faites à toutes les autres.

Flotteurs de grues.—Les trois flotteurs en bois employés en avant des grues 4, 5 et 6, qui étaient détériorés et bien endommagés, ont été remplacés par des neufs beaucoup plus solidement construits.

Bacs.—Douze bacs de 16 à 18 pieds de long ont été construits pour augmenter l'outillage ou pour en remplacer d'autres usés ou détruits par accidents.

Rechange.—Les pièces de rechange suivantes ont été faites :

Un godet en acier (subséquemment mis sur le dragueur n° 1).

Un godet de cure-môle de sept verges.

Quatres cuillers de quatre verges d'un nouveau modèle.

Un propeulseur de 7 pieds 10 pouces de diamètre (subséquemment installé sur le nouveau remorqueur *Robert Mackay*).

Trois poteaux d'ancrage de devant en pin Douglas, pour les dragueurs, 36 pouces carrés par 60 pieds.

Un poteau d'ancrage de derrière en pin Douglas, pour dragueurs, 21 pouces carrés par 66 pieds.

Les godets suivants ont été réparés pour l'usage général :

Renouvelé les rebords de deux godets de dragueurs, de sept verges.

Cinq portes neuves furent ajustées à des godets de dragueurs.

Trois vieilles cuillers articulées pour les grands dragueurs furent parfaitement examinées et réparées.

Les dragueurs 6 et 7 furent entretenus mais ne furent pas employés.

Grue n° 3, construite en 1875.—La coque en bois était devenue impropre au service par suite de détérioration, et la grue fut en conséquence démantelée. Le mécanisme fut emmagasiné dans le chantier sur la jetée, et la coque fut employée comme magasin flottant pour les charpentiers de navires.

Remorqueur M. P. Davis.—La coque en bois, construite en 1879, était impropre pour un plus long usage, et ne valait pas la peine d'être réparée. Les machines et les choses de valeur furent donc enlevées et la coque abandonnée.

NOUVEL OUTILLAGE.

En prévision des grands travaux entrepris dans le port, les commissaires ont commandé la construction de l'outillage additionnel suivant, ce qui a été fait :

Remorqueur *Robert Mackay*, pour le service des dragueurs : longueur entre perpendiculaires, 71 pieds ; longueur totale, 81 pieds 9 pouces ; largeur absolue, 17 pieds 6 pouces ; profondeur 10 pieds ; coque en acier ; principalement conforme aux exigences du Lloyd pour la plus haute classification, mais sous certains rapports de plus grande puissance, afin de convenir à son service spécial ; machine composée, de long en long, avec cylindres de 16 et 32 pouces de diamètre et 24 pouces de jeu ; jet de condensation et pompes à air indépendantes ; chaudière avec fournaises rectangulaires et tubes de retour, ayant une surface de chauffe de 1,500 pieds carrés et garantie pour 140 livres au pouce carré en service, gouvernail mu par la vapeur, cabine de pont en acier, pouvant loger les équipes de jour et de nuit, et place pour dix voyageurs dans le rouffe du gouvernail. Construit par MM. Carrier, Lainé et Cie, à Lévis, Qué., selon les plans et devis de l'ingénieur en chef des commissaires. Prix du contrat, livré et équipé au complet, $20,482. La livraison devait avoir lieu le 1er mai 1899, mais elle n'a été faite que le 24 septembre.

Grue n° 1.—Une grue flottante pour décharger les matières draguées de dessus les chalans à pont plat, avec coque en bois, 74 pieds 8 pouces de long sur 28 pieds 4 pouces de large au-dessus de la membrure, et 76 pieds de long sur 27 pieds 6 pouces de large au-dessus des préceintes, 7 pieds 6 pouces de profond au-dessus du pont et des poutres du pont et 8 pieds au-dessus du plancher. La machine principale et la chaudière sont celles d'un côté de la grue double de terre employée à la construction de la jetée de protection, semblables à celles des grandres grues flottantes et dont voici les détails : machine horizontale d'élevage sans condensation, avec deux cylindres de 12 pouces de diamètre et 14 pouces de jeu, actionnant par un double engrenage un tambour de levage de 24 pouces de diamètre et un tambour basculant de 36 pouces de diamètre ; machine tournante, avec deux cylindres de 7 pouces de diamètre et 8 pouces de jeu ; engrenage de poteaux d'ancrage actionné par la machine principale, et poteaux d'ancrage soulevés et assujétis par des câbles en fil métallique s'enroulant sur des tambours, qui sont actionnés par des griffes de friction et maintenus par des freins de friction ; chaudière type locomotive de 45 pouces de diamètre de chemise et 14 pieds de longueur ; boute-hors 79½ pieds de long jusqu'au centre des rouets supérieurs, ajusté à une partie horizontale de 69 pieds du centre de la table tournante et de la ligne centrale de la coque ; griffe (ou grappin) généralement employée pour décharger les chalans, d'une capacité de 4 verges cubes, fermée, et levée au moyen de poulies et d'un câble métallique d'un pouce de diamètre s'enroulant sur le tambour de levage, et ouverte par un câble semblable s'enroulant sur le tambour de renversement ; machine principale et machine tournante et chaudière construites par John McDougall, Montréal, en 1892-3 ; autres mécanismes et coque construits dans les ateliers des commissaires en 1899 ; mis en service le 9 novembre ; coût, à part l'outillage original, $12,052.46.

Chalans à bascule, nos 36 et 37.—Deux chalans à bascule de 200 verges cubes de capacité chacun, pour servir les dragueurs ; coques en bois, surtout de pin résineux du sud. Dimensions absolues de chacun : longueur, 106 pieds ; largeur, 26 pieds 10 pouces ; profondeur, 9 pieds 6 pouces ; cinq compartiments de 40 verges cubes chacun s'emplissant jusqu'au niveau du pont ; portes, 15 pieds 9 pouces par 4 pieds 6 pouces, chaque battant donnant une ouverture libre de 8 pieds sur 15 pieds 9 pouces ; toutes ces cinq paires de portes s'ouvrant et se fermant simultanément par une paire de cylindres hydrauliques actionnés par les pompes foulantes du remorqueur ou du dragueur. Bâtis aux ateliers des commissaires dans l'été de 1899. Un troisième chalan semblable a aussi été presque complètement bâti, à part les portes et les appareils pour les manœuvrer. Dépenses pour ces trois chalans en 1899, $25,679.53.

Dragueur n° 4.—Un contrat a été donné en décembre 1898 pour la construction d'un dragueur semblable aux autres dragueurs des commissaires nos 1, 2 et 3, mais avec une coque en acier et des machines plus puissantes. La livraison devait se faire le 1er juin dernier, mais elle n'avait pas été faite à la clôture de la navigation l'automne dernier, et ne pourra se faire maintenant avec la prochaine ouverture de la navigation.

Cale de réparation.—La nécessité d'utiliser toutes les parties des quais du port pour les expéditions de l'an dernier a privé la flotte de dragage d'une cale de réparation à aucun d'eux. Comme mesure provisoire, on prit possession de la jetée de protection, et un léger quai sur pilotis de 116 pieds sur 50 fut construit sur le côté intérieur ou ouest pour l'usage de la flotte de dragage, et la grue de terre de 10 tonnes y fut installée. L'atelier flottant fut amarré à une extrémité, et une boutique de charpentier fut construite en bois sur le dessus de la levée vis-à-vis.

La flotte de dragage fut desservie pendant tout l'été par les remorqueurs *St. Peter*, *St. Louis* et *Aberdeen*, et après le 7 octobre par le nouveau remorqueur *Robert Mackay*. Le petit remorqueur *M. P. Davis* rendit aussi des services en transportant les hommes et le matériel, faisant les messages, etc. Environ un tiers de son temps fut occupé de cette manière, le reste étant près pour remorquer le bois de construction et autres services se rattachant à la construction de quais.

Les dragueurs commencèrent à travailler aussitôt que la disparition de la glace le permit. Le dragueur n° 1 a commencé à travailler le 26 avril ; le n° 3 le 27 avril, et le n° 2 le 1er mai. L'achèvement de la grande jetée neuve dans les sections 18 et 19 vers la clôture de la navigation et l'entreprise d'autres ouvrages en perspective exigeaient une somme de dragage dépassant la capacité de travail des trois dragueurs s'ils

n'avaient travaillé que le jour seulement, et deux d'entre eux furent donc mis au travail de nuit et de jour comme c'était nécessaire pour compenser leur insuffisance. Le dragueur n° 1 commença le travail de nuit le 19 juin et le n° 3 le 3 juillet, et tous deux continuèrent à travailler jour et nuit jusqu'à la fin de la saison de travail. Le dragueur n° 2 ne travailla que le jour. Le dragueur n° 1 cessa de travailler pour la saison le 30 novembre, le n° 2 le 1er décembre et le n° 3 le 5 décembre. Tous furent employés aux travaux du port pendant tout l'été, excepté le n° 1, qui fut employé du 28 mai au 23 juin, inclusivement, à draguer autour du str *Gallia* qui s'était échoué à l'Ile de Grâce, lac Saint-Pierre, à l'époque des basses eaux. Le nombre total de jours de travail durant lesquels ils ont été en service pour les travaux du port, en comptant toutes les journées des dragueurs de jour, et toutes les nuits et tous les jours des dragueurs de jour et de nuit, excepté les dimanches et les jours de congé, nous trouvons : pour le n° 1, 287 jours et nuits ; pour le n° 2, 187 jours ; et pour le n° 3, 331 jours et nuits, formant un total de 805 jours de service. Les heures nominales de service pour chaque jour étaient de 11 heures, excepté au printemps et à l'automne, lorsqu'elles étaient de dix heures ; et le total pour tous les dragueurs pendant toute la saison a été de 8,485 heures.

Le temps réel de service, c'est-à-dire le temps pendant lequel les dragueurs ont réellement travaillé, après avoir déduit le temps perdu pour les réparations, pour changer de positions, par la détention par les navires, les irrégularités du service des chalans, et toutes autres causes, a été de 6,222 heures, ou une moyenne de 73½ pour 100 des heures nominales de service. Le pour-cent du temps de service réel est plus faible que la moyenne des récentes années, principalement à cause des conditions se rattachant au travail de nuit. Les réparations, le changement des godets, le changement des positions, les irrégularités dans le service des chalans, et autres choses semblables, qui, lorsqu'on travaille de jour seulement, ne peuvent se compenser que par un supplément d'heures de travail, doivent, lorsqu'on travaille de jour et de nuit, être compensées par des heures de travail, et par conséquent, entraînent des retards.

Les grues nos 4 et 5 furent mises au travail le 24 avril, à enlever la glace des quais ; le n° 4 fut employé pendant trois jours, et le n° 5 pendant 8½ jours. Les grues nos 2 et 6 commencèrent à décharger les chalans le 26 avril, et la nouvelle grue n° 1 le 9 novembre. Le n° 2 n'a pas travaillé entre le 21 juillet et le 29 août, et a été complètement retiré du service le 18 octobre, mais les autres furent tenues en service jusqu'à la fin de la saison. La grue n° 4 travailla jour et nuit depuis le commencement des travaux de nuit jusqu'à la fin de la saison, et les autres grues travaillaient quelquefois le jour et la nuit et quelquefois le jour seulement, selon que c'était nécessaire.

Le bateau à forer commença les travaux de forage et de pétardement le 1er mai, et les continua jusqu'au 28 novembre, lorsqu'il fut envoyé à la cale de Cantin, pour faire de légères réparations à la coque avant de le mettre en hivernage avec la flotte dans le port.

Les dépenses pour toute la flotte, à l'exception du bateau à forer, ont été de $100,162.95, ce qui comprend le coût total du service du matériel et des machines, y compris les réparations, l'équipement, les gages, les salaires, l'administration, les assurances, la dépréciation du matériel et tous les autres déboursés, sauf l'intérêt sur le capital. L'allocation pour la dépréciation du matériel se chiffre par $15,726.49, et comprend non seulement l'évaluation de la dépréciation du matériel en usage en 1899, mais sur tout l'outillage de dragage des commissaires, en usage ou non. Il faut aussi remarquer, en la comparant aux années précédentes, que la dépréciation n'était pas comprise dans les frais de dragage d'aucune année précédant 1899.

Les frais d'entretien et de service des trois dragueurs et des remorqueurs et allèges qui les desservent, ont été de $74,831.69, ou une moyenne de $92.96 par jour par dragueur.

Les frais d'entretien et de service des cinq grues flottantes pour décharger les allèges ont été de $25,331.26, ou $27.56½ en moyenne par jour pour 919 jours de service.

Voici un état comparatif des frais et des quantités draguées en 1899 et les années précédentes.

Années.	Verges cubes draguées.	Coût total.	Coût par verge cube.	Observations.
		$	$ cts.	
1875	151,719	68,979	0 45	
1876	156,082	55,462	0 35$\frac{50}{100}$	
1877	173,499	45,103	0 26	
1878	211,731	48,748	0 23	
1879	189,609	41,006	0 21$\frac{63}{100}$	
1880	186,430	46,914	0 25$\frac{16}{100}$	
1881	170,764	54,128	0 31$\frac{69}{100}$	
1882	187,339	53,598	0 28$\frac{60}{100}$	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
	9,429	13,254	1 40$\frac{60}{100}$	Dragueur à godets.
	196,768	66,852	0 33$\frac{96}{100}$	Totaux et moyenne.
1883	36,358	17,956	0 49$\frac{38}{100}$	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
	6,990	19,385	2 77$\frac{30}{100}$	Dragueur à godets, enlever le roc et les cailloux et nettoyage.
	43,348	37,341	0 86$\frac{14}{100}$	Totaux et moyenne.
1884	125,648	49,468	0 39$\frac{37}{100}$	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
1885	69,494	28,563	0 41$\frac{10}{100}$	" "
1886	57,728	25,772	0 44	" "
1887	36,993	23,259	0 62	" "
1888	73,150	36,690	0 50$\frac{16}{100}$	" "
	2,077	1,333	0 64$\frac{18}{100}$	Dragueur à godets.
	75,227	38,023	0 50$\frac{54}{100}$	Totaux et moyenne.
1889	205,283	54,574	0 26$\frac{58}{100}$	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
	9,420	2,996	0 31$\frac{80}{100}$	Dragueur à godets.
	214,703	57,570	0 26$\frac{81}{100}$	Totaux et moyenne.
1890	186,670	53,674	0 28$\frac{60}{100}$	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
1891	259,267	49,571	0 19$\frac{12}{100}$	Dragueur à cuiller.
	43,290	14,232	0 32$\frac{87}{100}$	Dragueur à godets.
	302,557	63,803	0 21$\frac{8}{100}$	Totaux et moyenne.
1892	361,947	93,595	0 25$\frac{58}{100}$	Dragueur à cuiller.
1893	235,280	93,050	0 39$\frac{55}{100}$	"
1894	312,430	98,858	0 31$\frac{64}{100}$	"
1895	496,528	99,400	0 20$\frac{2}{100}$	"
1896	401,938	103,317	0 25$\frac{70}{100}$	"
1897	284,844	68,211	0 23$\frac{95}{100}$	"
1898	456,458	61,012	0 13$\frac{37}{100}$	"
1899	963,131	100,163	0 10$\frac{77}{100}$	"

On remarquera que malgré les désavantages de l'ouvrage de nuit et l'addition faite pour la dépréciation du matériel en 1899, la moyenne des frais de dragage pendant cette année-là a été réellement inférieure à celle d'aucune année antérieure, et qu'elle n'atteint qu'environ un tiers à une demie des moyennes ordinaires.

Le coût et la nature des dragages dans les différentes parties du port, en 1899, sont indiqués plus bas. Toutes les quantités ont été mesurées en chalan d'après le nombre déterminé de charges de pont et de chalans de capacité moyenne mesurée, ou en boîtes placées sur les chalans et contenant quatre verges cubes par boîte.

Le coût du dragage dans chaque cas comprend sa proportion de tous les frais d'entretien et de service des dragueurs, remorqueurs et chalans, tel qu'expliqué à la page 25, mais ne comprend pas le coût du déchargement des chalans par les grues, qui est donné séparément.

Sections 5 à 10 (bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent).—Le dragage de 1899 se composait principalement de l'enlèvement de roc pétardé ou en partie pétardé sur le côté sud-est du bassin dans les sections 7 à 10, et pour le reste, du nettoyage de l'ouvrage des années antérieures dans différentes parties du bassin. Total de la quantité draguée, 43,738 verges cubes, mesure de boîte et de chalan, de schiste et de trapp, avec un peu de terre : coût moyen 19⅝ cents par verge ; profondeur de l'eau dans laquelle on draguait, au niveau d'eau d'alors, 30 à 38 pieds. Déchargement des matières draguées par les grues flottantes et dépôt dans les caissons ou sur les wagons, 3¼ cents additionnels par verge.

Section 11 (abord du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent).—Approfondissement et agrandissement du chenal ; schiste et trapp, pétardés et non pétardés, cailloux, gravier et tuf dur ; 30 à 38 pieds de profondeur ; 5,396 verges cubes, mesure de boîte et de chalan ; coût 10¾ cents par verge. Déchargement par les grues flottantes et dépôt dans les caissons ou sur les wagons, 3¼ cents additionnels par verge.

Section 12.—Enlèvement des deux quais en pilotis et coffrage, coupure dans la rive en arrière et approfondissement de l'emplacement du nouveau quai en coffrage ; la coupure était principalement dans de la terre molle à la partie supérieure, mais diminuant à mesure que l'on creusait jusqu'à un tuf dur au fond, 34 à 36 pieds de profondeur ; 18,289 verges cubes, mesure de boîte et de chaland ; coût, 17½ cents par verge, partie déchargée par les grues flottantes ; coût, 3¼ cents additionnels par verge.

Nettoyage des mouillages des navires ; vase et déchets reposant sur le tuf dur ; 30 à 35 pieds de profondeur ; 750 verges cubes, mesure de boîtes ; coût, 17⅝ cents par verge. Déchargement par les grues, 3¼ cents additionnels par verge cube.

Section 14.—Dragage d'emplacements du coffrage de la nouvelle jetée ; dépôts d'égouts, vase et tuf dur ; 34 à 36 pieds de profondeur ; 5,650 verges cubes, mesure de boîte et de chalan ; coût, 9½ cents la verge. Déchargement par les grues flottantes, 3¼ cents additionnels par verge.

Section 17.—Dragage d'emplacements pour le coffrage de la nouvelle jetée ; principalement de vase durcie ; 35 à 38 pieds de profondeur ; 57,324 verges cubes, mesure de boîte et de chalan ; coût, 7⅝ cents par verge. Partie déchargée par des grues ; coût, 3½ cents additionnels par verge.

Sections 22 et 23.—Approfondissement du bassin et nettoyage des mouillages des navires ; principalement vase fine très massée ; 32 à 35 pieds de profondeur ; 26,700 verges cubes, mesure de boîte et de chalan ; coût, 7 cents la verge. Déchargement par les grues, 3¼ cents additionnels.

Section 43.—Nettoyage des mouillages des navires ; sable et vase molle ; 32 à 36 pieds de profondeur ; 3,150 verges cubes, mesure de chalan ; coût, 11⅞ cents par verge. Déchargement par les grues, 3¼ cents additionnels.

Sections 43 à 46.—Dragage sur les côtés du haut-fond ; principalement de gros sable ; 35 à 40 pieds de profondeur ; 9,900 verges cubes, mesure de chalan ; coût 1.06 cent par verge. Déchargement par les grues, 3¼ cents additionnels par verge.

Haut-fond de l'Ile.—Dragage du côté intérieur du haut-fond et creusement d'un chenal à travers le haut-fond ; vase dure de qualité variable ; la partie supérieure, jusqu'à une profondeur de 3 à 6 pieds, était généralement si dure et compacte que la dent du godet ne la coupait pas et ne l'émiettait pas comme de la terre ordinaire, mais la fendait en masses avec un clivage comme le roc ; au-dessous se trouvaient des matières plus molles mais encore dures, et difficiles à draguer. La profondeur de l'eau sur le haut-fond à l'endroit dragué variait généralement de rien à 10 pieds, et sur le reste de 10 pieds à 20 pieds ; on a dragué jusqu'à 25 et 38 pieds. Des dragueurs ont travaillé presque toujours nuit et jour. Quantité draguée, 781,514 verges cubes, mesure de boîte

et de chalan ; coût, 6¾ cents par verge. Sur cette quantité, 695,427 verges ont été déchargées des chalans par les grues dans le coffrage et en arrière pour former la nouvelle jetée dans les sections 17 et 18, et dans la nouvelle jetée et le quai, sections 12 à 15. Coût de ce déchargement, 3¼ cents par verge.

Dragage total.—La quantité totale draguée dans tous les endroits dans l'année s'est chiffrée par 963,131 verges cubes, mesure de boîte et de chalan, et le coût total a été de 7.551 cents par verge. Sur cette quantité, 177,510 verges cubes ont été transportées et déchargées par les chalans, et le coût est compris dans le dragage. Les 785,621 verges cubes restantes ont été transportées sur des allèges, soit sur le pont duquel elles ont été déchargées par des cuillers et des grues flottantes, dans des boîtes de 4 verges qui furent soulevées et vidées par les grues. Toutes les matières draguées ainsi déchargées furent déposées dans les coffrages des quais ou en arrière, et sur l'emplacement du prolongement du futur quai à la Pointe du Moulin-à-Vent, ou sur des wagons pour former la jetée de protection. Le coût moyen de tous les travaux des dragueurs, à part le service des chalans, a été de 3.22 cents par verge cube, mesure de chalan et de boîte.

Pétardement de roc.—Le roc foré et pétardé était d'argile schisteuse d'Utica et de trapp, le trapp étant en lits, en veines ou en poches, dans la proportion d'environ deux tiers de trapp pour un tiers d'argile schisteuse ; ligne de niveau du fond fini, 38 pieds à 30 pieds au-dessous de la surface de l'eau à l'époque des travaux.

Jonrs de travail, du 1er mai au 28 novembre..........	180 jours.
Heures de travail par jour	11 heures.
Nombre de trous forés et pétardés.	4,395
Profondeur moyenne de chaque trou, dans le roc.....	7.48 pieds.
Profondeur moyenne de chaque trou depuis la surface de l'eau	32.10 pieds.
Quantité totale de roc foré et pétardé, mesurage dans le solide et jusqu'à 6 pouces au-dessous du fond fini.	20.486 verges cubes.
Coût total, y compris la dépréciation du matériel....	$16,273 83
Prix par verge cube, mesurage dans le solide........	79.83 cents.

Ci-joints se trouvent des tableaux donnant de plus amples détails sur le matériel de dragage et l'ouvrage fait en 1899.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY

Ingénieur en chef,

DRAGAGE DANS LE PORT.—Etat indiquant le coût du dragage fait pour les commissaires du port par les différents dragueurs, avec les services de leurs équipages et remorqueurs, en 1899.

Dragueurs.	Service de dragueur.	Service de remorqueur.	Service de chalan et divers.	Service de dragueur avec remorqueur et chalans.	Service.	Coût par jour de travail des dragueurs.	Quantité draguée.	Moyenne du coût par verge cube.	Coût aditionnel pour déchargement avec grues.	Proportions des matières draguées.	
	Coût.	Proportion du coût.	Proportion du coût.	Coût.						Terre.	Roc.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	Jour ou nuit.	$ c.	Verg. cub.	Cents.	Cents.	p. c.	p. c.
Drague à cuiller n° 1	14,852 33	6,571 05	5,330 65	26,754 03	287	93 22	320,469	·0835	·03222	66½	33½
" n° 2	10,845 35	4,281 45	3,473 30	18,600 10	187	99 47	148,435	·1253	·03222	100	.. ....
" n° 3	15,751 30	7,578 39	6,147 87	29,477 56	331	89 06	494,227	·0596	·03222	100	....
Totaux et moyennes	41,448 98	18,430 89	14,951 82	74,831 69	805	92 96	963,131	·0755	......	94¾	5¼

Pour le détail des matières draguées dans les différents endroits, *voir* les états détaillés dans le rapport précédent.

DRAGAGE DANS LE PORT.—Détaills du coût de fonctionnement des divers bâtiments employés au dragage du port en 1899.

Dragueurs.	Réparations et entretien de l'outillage.	Combustible.	Gages.	Proportion des salaires de l'équipe.	Evaluation de la dépréciation du matériel.	Grands totaux.		Service—jour ou nuit.	Coût par jour ou nuit.
						Coût.	Coût total.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
Drague à cuiller n° 1	5,510 42	2,299 71	5,096 85	685 40	1,259 95	14,852 33		287	51 75
" n° 2	3,652 07	1,599 36	3,692 84	480 50	1,420 58	10,845 35		187	58 00
" n° 3	4,941 45	2,865 79	5,656 39	723 31	1,564 36	15,751 30		331	47 59
Dragues à cuiller—Totaux	14,103 94	6,764 86	14,446 08	1,889 21	4,244 89		41,448 98	805	51 49
Grue flottante n° 1	240 76	140 35	513 92	48 07	....	943 10		23	41 00
" n° 2	905 92	342 72	1,685 71	157 62	420 56	3,512 53		142	24 73
" n° 4	1,565 51	1,057 33	3,905 08	347 79	447 09	7,322 80		281	26 06
" n° 5	1,096 47	851 16	3,861 72	310 99	469 87	6,590 21		224	29 42
" n° 6	902 02	1,025 23	4,211 75	329 81	493 81	6,962 62		249	27 96
Grues flottantes—Totaux	4,710 68	3,416 79	14,178 18	1,194 28	1,831 33		25,331 26	919	27 56
Remorqueur *Aberdeen*	851 45	1,863 46	2,741 75	293 16	929 38	6,679 20		313	21 34
" *St. Peter*	643 02	1,335 03	2,498 65	240 51	502 54	5,219 75		293	17 82
" *St. Louis*	413 08	784 99	1,746 53	158 47	334 68	3,437 75		203	16 93
" *Robert Mackay*	165 54	463 49	847 26	79 30	....	1,555 59		80	19 44
" *M. P. Davis*	214 49	351 07	784 52	72 52	116 00	1,538 60		198	7 77
Remorqueurs—Totaux	2,287 58	4,798 04	8,618 71	843 96	1,882 60		18,430 89	1,087	16 96
Chalans et matériel non en usage	6,974 56	....	....	432 09	7,545 17	....	14,951 82	....	....
Grands totaux	28,076 76	14,979 69	37,242 97	4,359 54	15,503 99	....	100,162 95	....	....

DRAGAGE DANS LE PORT—Etat indiquant le nombre de jours de travail de chaque dragueur et la quantité draguée à ehaque endroit pour le port de Montréal en 1899.

Lieu où du dragage a été fait.	Navires.	Temps du service.		Quantités draguées.		Nature du sol.
		Jours et nuits.	Totaux.	Verg. cub.	Total, vgs.	
Pointe du Moulin-à-Vent, sections 7 à 10.	Dragueur n° 2.	86½	86½	43,758	43,758	Trapp et schiste, un peu de tuf dur et de la terre.
Entrée de la Pointe du Moulin-à-Vent.	Dragueur n° 2.	6½	6½	5,936	5,936	Trapp et schiste, un peu de tuf dur et du gravier et des cailloux.
Haut-fond de l'île, sections 12 à 20.	Dragueur n° 1.	238¾		285,044		Tuf dur, vase et pierres.
" " "	" n° 2	57½		54,777		Vase dure et pierres, un peu de tuf et de schiste.
" " "	" n° 3	276	572¼	441,693	781,514	Vase dure et pierres, un peu de tuf et de schiste.
Nouvelle jetée, sect. 17, assises de caissons.	Dragueur n° 1	3		3,400		Vase et sable.
" " "	" n° 2	27½		39,000		Vase dure et pierres.
" " "	" n° 3	16	46½	14,924	57,324	Vase, sable et pierres.
Nouvelle jetée, sect, 14, assises de caissons.	Dragueur n° 1	5¾		5,650		Tuf dur, et un peu de schiste.
" " "	" n° 3	16¾	22½	10,160	15,810	Vase et pierres, un peu de tuf et du roc.
Nouveau quai, sect. 12, assises de caissons.	Dragueur n° 1	24¼		13,325		Tuf dur, sable et bois.
" " "	" n° 2	9	33¼	4,964	18,289	" "
Nettoyage des mouillages, section 12.	Dragueur n° 3	1½	1½	750	750	Tuf dur, un peu de roc.
Creusage des mouillages, sections 22 et 23.	Dragueur n° 3.	20¾	20¾	26,700	26,700	Gravier, sable et pierres.
Creusage des sections 43 à 46.	Dragueur n° 1	11¼	11¼	9,900	9,900	Sable.
Nettoyage des mouillages, section 43.	Dragueur n° 1	4	4	3,150	3,150	Sable, pierres, pierre à macadamiser, etc.
	Grands totaux.		805		963,131	

DRAGAGE DANS LE PORT.—Résumé du travail executé par chaque dragueur dans le port de Montréal en 1899.

Dragueurs.	Lieux où le dragage a été fait.	Temps du service.		Quantités draguées.		Nature du sol.
		Jours et nuits.	Total.	Verges cubes.	Total, verges.	
Dragueur n° 1	Haut-fond de l'Ile	238¾		285,044		Tuf dur, vase et pierres.
	Nouvelle jetée, sect. 17, assises de caissons	3		3,400		Vase et sable.
	" " 14 "	5¾		5,650		Tuf dur et un peu de roc.
	Nouveau quai, sect. 12 "	24¼		13,325		Tuf dur, sable et bois.
	Section 43, nettoyage	4		3,150		Sable, pierre, macadam, etc.
	Sections 43 à 46, approfondissement	11½		9,900		Sable.
			287		320,469	
Dragueur n° 2	Haut-fond de l'Ile	57½		54,777		Vase dure et pierre, un peu de tuf dur et du schiste.
	Nouv. jetée, sect. 17 et 18, assises de caiss.	27½		39,000		Vase dure et pierre.
	Nouveau quai, sect. 12, assises de caissons	9		4,964		Tuf dur, pierres et bois.
	Entrée, Pointe du Moulin-à-Vent	6½		5,936		Trapp et schiste, un peu de tuf dur.
	Pointe du Moulin-à-Vent	86½		43,758		" " "
			187		148,435	
Dragueur n° 3	Haut-fond de l'Ile	276		441,693		Vase, sable et pierres, un peu de schiste.
	Nouv. jetées, sect. 17 et 18, assises de caiss.	16		14,924		Vase, sable et pierres.
	Nouvelle jetée, sect. 14, assises de caissons	16¾		10,160		Vase et pierres, tuf dur et roc.
	Creusage des mouillages, sections 22 et 23.	20¼		26,700		Gravier, sable et pierres.
	Nettoyage des mouillages, section 12	1½		750		Tuf dur, un peu de roc.
			331		494,227	
	Grands totaux	....	805	....	963,131	

OUTILLAGE de dragage des commissaires, 1899.

Description du navire.	Coque. Longueur.	Coque. Largeur de bau.	Coque. Hauteur à l'extérieur.	Coque. Quand construite.	Machines. Espèce de machine.	Machines. Nombre de cylindres.	Machines. Diamètre des cylindres.	Machines. Jeu de piston.	Machines. Pression de vapeur.	Capacité de godet.	Profond. que la drague peut atteindre.	Observations.
	Pds pcs.	Pds pcs.	Pds pcs.				Pouces.	Pouces.		Vgs	Pds	
DRAGUES.												
Drague à cuiller n° 1	90 0	36 0	9 6	1890-1	Horizontale, sans condensation.	2	16	18	110	7	40	Coque en bois.
" " n° 2	90 0	36 0	10 3	1892		2	16	18	128	7	40	" "
" " n° 3	90 0	36 0	10 3	1894		2	16	18	120	7	40	" "
" " n° 6	77 0	27 0	7 6	1874		1	14	16	85	$2\frac{1}{3}$	35	Reconst. et modifiée, 1892.
Grue à cuiller n° 7	77 3	27 0	7 0	1874		1	14	16	85	$1\frac{1}{2}$	32	Reconstruite en 1889.
GRUES.												
Grue à coquille n° 1	76 0	27 6	8 0	1899	Horizontale, sans condensati'n	2	12	14	110	....	....	Coque en bois.
" " n° 2	57 0	23 6	5 9	1872		2	7	12	85	....	....	" "
" " n° 4	75 0	26 10	7 6	1892		2	12	14	110	....	....	" "
" " n° 5	75 0	26 10	7 6	1892		2	12	14	110	....	....	" "
" " n° 6	75 0	26 10	7 6	1892		2	12	14	110	....	....	" "
Grue à terre	42 0	40 0	....	1892-3		2	12	14	110	....	....	Charpente en bois. Modifiée en 1899.
Bateau à forer et à miner	80 0	27 0	5 6	1895	....	....	....	....	110	....	....	3 forets à vapeur de 5 pouces.
REMORQUEURS.			Cale.									
Remorqueur *St. Louis*	67 0	15 0	8 7	1875	Verticale, sans condensation	1	16	20	85	....	....	Coq. en bois reconstr. en 1891.
" *St. Peter*	71 6	16 6	8 6	1875		1	20	22	85	....	....	" "
" *M. P. Davis**	40 5	10 7	5 3	1879		1	10	12	95	....	....	Coque en bois.
" *Aberdeen*	79 3	18 3	9 0	1895	Verticale, à condensati'n	1 1	16 32	24	125	..	....	Coque en acier.
Robert Mackay	81 9	17 6	10 0 A l'ext.	1899		1 1	16 32	24	140	....	....	" "
Bateau de sondage	73 3 73 3	14 0 14 0	3 1 3 1	1897	....	....	....	....	....	....	....	2 chalans en bois avec attaches, 16 pds de dis.
Boutique flottante	135 0	29 0	10 0	....	....	....	....	....	....	....	....	Coque en bois.

OUTILLAGE de dragage des commissaires, 1898.—*Fin.*

Description du navire.	Coque. Longueur.		Coque. Largeur de bau.		Coque. Hauteur à l'extérieur.		Coque. Quand construite.	Machines. Espèce de machine.	Machines. Nombre de cylindres.	Machines. Diamètre des cylindres.	Machines. Jeu de piston.	Machines. Pression de vapeur.	Capacité de godet.	Profond. que la drague peut atteindre.	Observations.
CHALANS.	Pds,	pcs.	Pds,	pcs.	Pds,	pcs		Capacité.		Pouces.	Pouces.		Vgs	Pds	
1 chalan n° 6	70	5	18	0	5	0	1873	45 pds cubes	....	....	....	....	....	....	En bois.
1 " n° 11	70	0	18	3	5	1	1874	45 "	....	....	....	....	....	....	"
1 " n° 17	75	0	20	2	6	0	1876	67½ "	....	....	....	....	....	....	"
1 " n° 18	75	4	20	4	6	3	1876	67½ "	....	....	....	....	....	....	"
1 " n° 19	75	6	20	3	6	5	1878	67½ "	....	....	....	....	....	....	"
1 " n° 20	75	6	20	3	6	3	1878	67½ "	....	....	....	....	....	....	"
2 " nos 21 et 22	85	0	25	0	7	5	1891	150 "	....	....	....	....	....	....	"
2 " nos 23 et 24	85	0	25	0	6	9	1891	150 "	....	....	....	....	....	....	"
6 " nos 25 à 30	85	0	25	0	6	9	1892	150 "	....	....	....	....	....	....	"
5 " nos 31 à 35	85	0	25	0	6	9	1893	150 "	....	....	....	....	....	....	"
2 chalans à bascule nos 36 et 37	106	0	26	10	9	6	1899	200 "	....	....	....	....	....	....	"

* Le remorqueur *M. P. Davis* a été dégrée dans l'automne de 1899.

La drague n° 1 et la grue n° 4 ont été louées à l'Association de sauvetage de Londres, en mai et juin 1899, pour remettre à flot le steamer *Gallia*, échoué sur le lac Saint-Pierre.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 22 janvier 1899.

A M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR,—A leur assemblée du 16 du courant, les commissaires du port de Montréal m'ont donné instruction de vous transmettre, pour être communiquée à l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, une copie du rapport du maître de port intérimaire de Montréal pour l'année 1899.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
DAVID SEATH,
Secrétaire.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU MAÎTRE DE PORT,
MONTRÉAL, 5 janvier 1899.

M. DAVID SEATH,
Secrétaire des Commissaires du port de Montréal.

MONSIEUR, —J'ai l'honneur de présenter aux commissaire du port de Montréal mon rapport annuel de 1899, accompagné de six états comparatifs faisant connaître, pour les dix dernières années :—

1. Le nombre, le tonnage et la classe des navires océaniques qui sont arrivés dans le port.
2. Ceux qui sont arrivés des provinces maritimes.
3. Le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur.
4. Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation.
5. Le nombre et le tonnage des navires étrangers.
6. Le nombre et le tonnage des navires consignés aux différents agents.

Un coup d'œil jeté sus ces états fera voir que 801 navires maritimes sont venus dans notre port durant la dernière saison, avec un tonnage de 1,517,611 tonneaux, soit une diminution de 67 navires et 66,461 tonneaux sur l'année précédente.

De ces navires 761 étaient en fer ou en acier et avaient un tonnage de 1,507,292 tonneaux, et 40 étaient en bois avec un tonnage de 10,319 tonneaux.

Il est aussi arrivé dans notre port 8,877 navires de l'intérieur représentant un tonnage de 1,899,097 tonneaux, soit une augmentation de 1,936 et 91,205 tonneaux sur l'année précédente ; formant un grand total de 9,678 navires de toutes classes et un tonnage de 3,416,708 tonneaux ; augmentation sur l'année dernière, 1,869 navires de toutes classes et 24,744 tonneaux.

Voici d'après renseignements pris aux meilleures sources, quelques-uns des principaux articles qui ont été exportés et importés durant la saison :

EXPORTATIONS.

Bois de construction au Royaume-Uni et aux ports du continent.

1899.	1898.
288,862,521 pieds	323,435,266, diminution de 34,572,745 pieds.

Bois de construction à la Rivière Piate—

1,201,266 pieds	11,993,924, diminution de 10,792,658pieds.

	1899.		1898.	
Grain—Blé	9,852,131	boisseaux.	8,989,669	boisseaux.
Maïs	13,274,750	"	19,214,299	"
Pois	1,252,549	"	1,648,705	"
Avoine	3,926,564	"	6,781,239	"
Orge	1,081,147	"	321,297	"
Seigle	366,061	"	983,979	"
Graine de lin	609,350	"	771,071	"
Sarrasin	179,195	"		
Total	30,541,702	"	38,710,259	" soit une

diminution de 8,168,557 boisseaux.

	1899.		1898.			
Fleur de farine	1,320,372	barils.	857,168	augmentation	463,204	barils.
Farine	40,554	"	39,911	"	643	"
Œufs	177,643	caisses.	190,018	diminution	12,375	caiss..
Fromage	1,816,985	boîtes.	1,836,261	"	19,276	boîtes.
Beurre	462,115	paquets.	300,161	augmentation	161,954	paqu.
Pommes	286,473	barils.	389,508	diminution	103,035	barils.
Bêtes à cornes	81,804	têtes.	94,136	"	12,332	têtes.
Moutons	58,277	"	33,499	augmentation	24,778	"
Chevaux	4,739	"	4,024	"	715	"
Foin	12,000	tonnes.	19,072	diminution	7,072	tonnes.

IMPORTATIONS.

	1899.		1898.			
Houille de la Grande-Bretagne	20,650	tonnes.	37,808	diminution	17,158	tonnes.
" des Etats-Unis	259,493	"	235,983	augmentation.	23,509	"
" des prov. maritimes.	965,014	"	849,863	"	116,151	"
Total	1,245,156	"	1,123,654	"	121,502	"

Des quantités ci-dessus il a été déchargé :

Au port	1,023,539	tonnes.	877,014	tonnes.
Au canal.	221,617	"	246,640	"
	1,245,156	"	1,123,654	"

Ciment	200,368	barils.	361,843	diminution	161,475	barils.
Ferraille	11,886	tonnes.	21,066	"	9,180	tonnes.

Les navires de Sa Majesté *Talbot*, *Pearl*, *Physche* et le torpilleur *Quail* sont arrivés dans le port le 18 septembre, et en sont repartis le 23 du même mois.

Il y a eu diminution dans le nombre et le tonnage qui nous sont venus cette année, mais cela s'explique par le fait que plusieurs des steamers ont été employés durant l'automne comme transports en Afrique-Sud, et qui, s'ils n'avaient pas été distraits de leur service régulier à Montréal, auraient apporté une notable augmentation de tonnage.

Les améliorations qui se font dans le port ont obligé quelques-unes des compagnies maritimes à abandonner une partie de l'espace qui leur avait été assigné le printemps dernier ; mais on leur en a donné ailleurs, et en somme elles n'ont éprouvé que très peu d'inconvénients, je crois.

Très respectueusement,

T. BOURASSA,

Maître de port intérimaire.

PORT DE MONTRÉAL.

ETAT comparatif indiquant le nombre, le tonnage et la classe des navires de long cours arrivés dans le port durant la dernière décade, ainsi que la date du plus grand nombre au port à un moment donné.

Années.	Steamers.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goélettes.	Tonnage.	Nombre total de navires.	Total du tonnage.	Nombre dans le port.
1890..	624	889,189	9	13,127	33	19,442	2	590	8	1,323	70	6,671	746	930,332	37, 3 sept.
1891..	631	903,043	11	1,643	15	11,054	1	149	9	2,127	58	6,171	725	938,657	46, 19 août.
1892..	658	1,004,396	8	11,705	21	5,405	1	149	4	809	43	4,243	735	1,036,707	39, 12 juillet
1893..	737	1,128,658	3	4,014	11	8,893	..	....	5	1,856	48	8,356	804	1,151,777	42, 19 "
1894..	684	1,079,313	3	4,324	14	9,609	..	......	5	901	28	2,762	734	1,096,909	32, 23 mai.
1895..	592	1,055,611	1	1,545	9	7,714	..	......	7	1,689	31	2,827	640	1,069,386	25, 18 juin.
1896..	669	1,200,543	5	7,350	6	4,003	..	.....	9	2,052	20	2,520	709	1,216,468	37, 29 juillet
1897..	752	1,368,395	..	.....	8	3,958	..	....	7	1,745	29	4,904	796	1,379,002	40, 28 "
1898..	830	1,567,436	2	3,023	12	10,031	..	.....	5	1,478	19	2,104	868	1,584,072	43, 1er août.
1899..	773	1,509,668	..	.....	7	3,530	..	...	3	1,048	18	3,365	801	1,517,611	39, 29 juillet

T. BOURASSA,
Maître de port intérimaire.

PORT DE MONTRÉAL.

ETAT comparatif indiquant le nombre, le tonnage et la classe des navires de long cours arrivés dans le port venant des provinces maritimes pendant la dernière décade.

Années.	Steamers.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goélettes.	Tonnage.	Nombre total de navires.	Total du tonnage.
1890.....	252	235,722	.. .	....	...	...	....	... .	1	170	42	3,714	295	239,606
1891.....	272	260,702	....	....	2	1,462	....	......	2	520	29	3,067	305	266,751
1892....	289	275,040	...	....	3	2,215	1	149	2	340	36	2,214	331	280,958
1893.....	333	324,188	....	....	...	. ..	1	169	.. .	.....	34	2,577	368	326,934
1894.....	349	362,945	....	....	3	2,323	....	......	4	609	23	2,230	379	362,107
1895.....	256	296,256	....	....	....	....	....	....	5	1,070	30	2,734	291	300,060
1896.....	252	292,880	....	. .....	1	178	....	......	4	734	15	1,188	272	294,981
1897.....	298	364,936	....	.. ..	....	....	....	. ...	2	376	31	1,051	311	366,363
1898.....	327	372,274	....	.. ....	....	....	....	......	....	....	14	1,397	341	373,671
1899.....	336	415,825	....	....	. ..	......	....	......	...	....	7	646	343	416,471

T. BOURASSA,
Maître de port intérimaire.

PORT DE MONTRÉAL.

ETAT comparatif indiquant le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur arrivés dans le port durant la dernière décade, ainsi que la date du plus grand nombre au port à un moment donné.

Années.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.
1890	5,162	966,959	167, 20 octobre.
1891	5,268	1,119,484	151, 7 sept.
1892	5,200	1,049,600	159, 6 août.
1893	5,244	1,153,600	153, 25 juillet.
1894	4,666	979,809	172, 20 mai.
1895	4,498	943,717	165, 20 juillet.
1896	4,832	1,004,117	160, 11 juin.
1897	6,384	1,134,346	200, 30 juillet.
1898	6,941	1,807,892	216, 12 août.
1899	8,877	1,899,097	219, 28 juillet.

T. BOURASSA,
Maître de port intérimaire.

PORT DE MONTRÉAL.

ETAT comparatif indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, du premier arrivage de la mer et du dernier départ, pendant la dernière décade.

Années.	Ouverture de la navigation.	Clôture de la navigation.	Premier arrivage de la mer.	Dernier départ pour la mer.
1890	14 avril	3 décembre	30 avril	24 novembre.
1891	17 "	17 "	27 "	21 "
1892	13 "	23 "	23 "	27 "
1893	24 "	4* "	3 mai	23 "
1894	12 "	26 "	27 avril	24 "
1895	20 "	6 "	27 "	25 "
1896	22 "	19 "	28 "	23 "
1897	17 "	19 "	30 "	24 "
1898	31 mars	12 "	26 "	28 "
1899	24 avril	30 "	27 "	29 "

T. BOURASSA,
Maître de port intérimaire.

PORT DE MONTRÉAL.

Etat indiquant la nationalité et le tonnage des navires de long cours arrivés dans le port durant la saison de 1899, et montés par 30,686 marins.

Nationalité.	Nombre de navires.	Tonnage.
Anglais	678	1,342,027
Norvégiens	95	140,334
Allemands	8	14,756
Danois	6	13,200
Américains	13	5,444
Autrichiens	1	1,850

T. BOURASSA,
Maître de port intérimaire.

PORT DE MONTRÉAL.

Nombre et tonnage des navires de long cours consignés aux marchands ci-dessous mentionnés, pendant la saison de 1899.

Numéro.	Noms.	A vapeur.	Tonnage.	A voiles.	Tonnage.	Total, navires.	Total, tonnage.
1	Kingman et Cie	255	333,275	....	....	255	333,275
2	R. Reford et Cie	102	224,112	....	....	102	224,112
3	Elder, Dempster et Cie	69	205,590	2	211	71	205,801
4	H. et A. Allan	74	194,194	....	....	74	194,194
5	McLean, Kennedy et Cie	59	120,765	....	....	59	120,765
6	D. Torrance et Cie	30	107,042	....	....	30	107,042
7	Furness, Withy et Cie	34	87,351	2	599	36	87,950
8	Wm. Johnston et Cie	22	78,389	....	....	22	78,389
9	F. Leyland et Cie	25	61,326	....	....	25	61,326
10	Carbray, Routh et Cie	21	22,690	....	....	21	22,690
11	Hy. Dobell et Cie	25	19,858	....	....	25	19,858
12	J. G. Brock et Cie	16	18,464	7	534	23	18,998
13	Cie Houillère Intercoloniale	13	16,740	....	....	13	16,740
14	Gouvernement impérial	4	10,670	....	....	4	10,670
15	Capitaines	14	3,950	1	1,212	15	5,162
16	Anderson, McKenzie et Cie	....	....	8	2,886	8	2,886
17	A. Lemieux	8	2,352	....	....	8	2,352
18	Cinq autres	2	2,900	8	2,501	10	5,401
	Total	773	1,509,668	28	7,943	801	1,517,611

T. BOURASSA,
Maître de port intérimaire.

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE POUR 1899.

Date.	Vent (de 8 à 9 hrs du matin).	Température (de 8 à 9 heures du matin).	Observations.
1er janv..	Ouest	11 au-dessous	Beau temps, trav. sur la gce à la Lgue-P
2 " ..	Nord-est	Zéro	Neige.
3 " ..	Est	29 au-dessus	Beau.
4 " ..	Sud-est	25 "	Pluie.
5 " ..	Fort sud-est	38 "	Beau. Eau 36·6.
6 " ..	Sud-est	22 "	Neige légère.
7 " ..	Nord-est	22 "	Beau.
8 " ..	Ouest	4 "	Neige.
9 " ..	Est	Zéro	Traverse à Longueuil.
10 " ..	Nord-ouest	18 au-dessous	Froid.
11 " ..	Nord	8 "	Beau.
12 " ..	Ouest	Zéro	" Chemin à St-Lambert. Chemin de glace sur le fleuve.
13 " ..	Nord	8 au-dessus	Sombre.
14 " ..	Nord-est	28 "	Neige.
15 " ..	Sud-est	30 "	"
16 " ..	Ouest	34 "	Beau.
17 " ..	Est	38 "	Sombre. La glace refoule à 2 p.m.
18 " ..	Ouest	7 "	Beau.
19 " ..	"	12 "	"
20 " ..	Est	22 "	"
21 " ..	Nord-est	32 "	Sombre.
22 " ..	Est	34 "	"
23 " ..	Ouest	24 "	Beau.
24 " ..	Est	36 "	Pluie.
25 " ..	Nord-ouest	14 "	Beau.
26 " ..	"	22 "	Neige.
27 " ..	Ouest	Zéro	Beau.
28 " ..	Est	10 au-dessus	Sombre
29 " ..	Ouest	5 au-dessous	Beau.
30 " ..	"	8 "	Sombre.
31 " ..	"	8 au-dessus	Beau.
1er fév..	Nord	10 "	"
2 " ..	Ouest	12 "	"
3 " ..	Nord-est	6 "	Neige.
4 " ..	Nord	10 "	Sombre.
5 " ..	Ouest	10 "	Beau.
6 " ..	Est	8 "	"
7 " ..	Nord	Zéro	La glace refoule à St-Lambert; chemin brisé.
8 " ..	Nord-est	6 au-dessus	Neige.
9 " ..	Ouest	3 "	Beau.
10 " ..	Sud-ouest	4 au-dessous	"
11 " ..	Ouest	6 "	"
12 " ..	"	5 "	"
13 " ..	Est	3 au-dessus	"
14 " ..	Ouest	12 "	"
15 " ..	Nord-est	19 "	"
16 " ..	Ouest	23 "	"
17 " ..	Sud	32 "	Sombre.
18 " ..	Sud-ouest	38 "	"
19 " ..	Sud	44 "	Beau.
20 " ..	Ouest	40 "	"
21 " ..	Nord	37 "	"
22 " ..	Sud	36 "	Grosse pluie.
23 " ..	Ouest	28 "	Beau.
24 " ..	"	12 "	"
25 " ..	"	16 "	"
26 " ..	"	10 "	Sombre.
27 " ..	"	37 "	"
28 " ..	Est	34 "	Beau.
1er mars..	Ouest	24 "	"
2 " ..	Nord-est	20 "	"
3 " ..	"	30 "	Sombre.
4 " ..	Sud-est	38 "	Grésil.
5 " ..	Sud-ouest	40 "	Sombre.
6 " ..	Ouest	26 "	Beau.
7 " ..	Fort nord	18 "	Sombre.
8 " ..	Nord-est	24 "	Beau.
9 " ..	Ouest	30 "	"

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE POUR 1899—*Suite.*

Date.	Vent (de 8 à 9 heures du matin),	Température (de 8 à 9 hrs du matin).	Observations.
10 mars	Est	20 au-dessus	Beau.
11 "	Sud	33 "	Sombre.
12 "	Est	28 "	Pluvieux.
13 "	Ouest	26 "	Beau.
14 "	Nord-est	20 "	"
15 "	Est	32 "	"
16 "	Ouest	26 "	La glace ref. s. le côté sud de la gde jeté
17 "	Nord	Zéro	Beau. Clôture des rampes.
18 "	"	6 au-dessus	Beau.
19 "	"	22 "	Neige.
20 "	Nord-est	18 "	"
21 "	Ouest	16 "	Beau.
22 "	Nord-est	23 "	Neige.
23 "	Est	29 "	Beau.
24 "	Ouest	24 "	"
25 "	Est	18 "	"
26 "	"	28 "	"
27 "	Ouest	32 "	Sombre.
28 "	Nord	32 "	"
29 "	Ouest	30 "	Neige.
30 "	"	30 "	Beau.
31 "	Nord	28 "	"
1er avril	Ouest	32 "	"
2 "	Nord	28 "	"
3 "	Ouest	38 "	"
4 "	"	32 "	"
5 "	Nord-est	30 "	"
6 "	Est	31 "	"
7 "	Nord-est	32 "	"
8 "	"	37 "	Pluvieux.
9 "	Sud-ouest	34 "	"
10 "	Est	34 "	Beau, Traverse à Longueuil.
11 "	"	38 "	Beau. Première débâcle à 2 p. m.
12 "	"	40 "	Pluvieux.
13 "	Nord	44 "	Sombre.
14 "	Est	38 "	Beau.
15 "	Ouest	48 "	"
16 "	"	55 "	"
17 "	"	50 "	"
18 "	Est	46 "	"
19 "	Ouest	40 "	"
20 "	Sud-est	54 "	"
21 "	Nord	42 "	Sombre. Ouverture des rampes.
22 "	Ouest	45 "	"
23 "	Est	55 "	Beau.
14 "	"	48 "	Beau. Ouverture de la navigation, vapeurs *Longueuil* et *Hochelaga* de Boucherville.
25 "	Sud-est	52 "	Beau.
26 "	"	46 "	"
27 "	"	47 "	"
28 "	Sud	60 "	"
29 "	Est	60 "	Sombre.
30 "	Ouest	80 "	Beau.
1er mai	Est	58 "	"
2 "	Sud-est	52 "	"
3 "	Est	48 "	"
4 "	"	46 "	"
5 "	Nord-est	50 "	"
6 "	Sud	58 "	"
7 "	Ouest	57 "	"
8 "	Nord-est	54 "	"
9 "	"	52 "	"
10 "	Sud-ouest	56 "	"
11 "	"	66 "	"
12 "	Ouest	68 "	"
13 "	Sud-est	70 "	"
14 "	Nord-ouest	46 "	"
15 "	Est	52 "	"
16 "	Ouest	53 "	"

BULLETIN METÉOROLOGIQUE POUR 1899—*Suite.*

Date.	Vent (de 8 à 9 heures du matin).	Température (de 8 à 9 hrs du matin).	Observations.
17 mai..	Est	50 au-dessus	Beau.
18 " ..	Sud-ouest	57 "	Sombre.
19 " ..	Nord-est	54 "	"
20 " ..	Est	50 "	Pluvieux.
21 " ..	Ouest	56 "	Beau.
22 " ..	Nord-est	52 "	"
23 " ..	Est	63 "	"
24 " ..	Ouest	73 "	"
25 " ..	Nord-est	70 "	"
26 " ..	Ouest	72 "	"
27 " ..	Est	50 "	Pluvieux.
28 " ..	Nord-est	58 "	Beau.
29 " .	Sud-ouest	60 "	Pluvieux.
30 " ..	Est	58 "	Beau.
31 " ..	Nord-ouest	69 "	"
1er juin..	"	76 "	"
2 " ..	Sud	66 "	Sombre.
3 " ..	Est	65 "	Beau.
4 " ..	"	69 "	Pluvieux.
5 " ..	Ouest	72 "	Sombre.
6 " ..	Nord-ouest	80 "	Beau.
7 " ..	Sud-est	62 "	"
8 " ..	Ouest	74 "	Sombre.
9 " ..	"	70 "	Beau.
10 " ..	Nord-est	60 "	"
11 " ..	"	69 "	"
12 " ..	Ouest	74 "	"
13 " ..	"	79 "	"
14 " ..	Nord	78 "	Sombre.
15 " ..	Ouest	66 "	Pluvieux.
16 " ..	"	57 "	Sombre.
17 " ..	Nord-ouest	69 "	Beau.
18 " ..	Ouest	67 "	"
19 " ..	Nord-est	70 "	"
20 " .	Sud-ouest	63 "	Grosse pluie et tonnerre.
21 " ..	Est	65 "	Beau.
22 " ..	Ouest	68 "	"
23 " ..	"	68 "	Sombre.
24 " ..	"	74 "	Beau.
25 " ..	Nord-est	75 "	"
26 " .	Est	70 "	"
27 " ..	Nord-est	69 "	"
28 " ..	Sud-est	56 "	Pluvieux.
29 " ..	Nord-est	70 "	Beau.
30 " ..	Nord-ouest	65 "	"
1er juill..	Ouest	74 "	"
2 " ..	Nord	87 "	"
3 " ..	Nord-ouest	80 "	"
4 " ..	Ouest	78 "	"
5 " ..	Sud-ouest	73 "	"
6 " ..	Nord-ouest	76 "	Pluvieux.
7 " ..	Sud-est	69 "	Beau.
8 " ..	Nord-est	63 "	"
9 " ..	Nord-ouest	66 "	Pluvieux.
10 " ..	"	75 "	Beau.
11 " ..	Ouest	74 "	"
12 " ..	Nord-ouest	76 "	"
13 " ..	Est	70 "	"
14 " ..	Nord	74 "	"
15 " ..	Sud-ouest	74 "	"
16 " ..	Ouest	78 "	"
17 " ..	Nord	74 "	"
18 " ..	Nord-est	73 "	"
19 " ..	"	60 "	"
20 " ..	"	70 "	"
21 " ..	Est	62 "	Pluvieux.
22 " ..	"	59 "	Beau.
23 " ..	"	60 "	"
24 " ..	"	69 "	"

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE POUR 1899—*Suite.*

Date.	Vent (de 8 à 9 heures du matin).	Température (de 8 à 9 heures du matin).	Observations.
25 juillet..	Sud-ouest	75 au-dessus	Beau.
26 " ..	Nord-ouest	75 "	"
27 " ..	Est	78 "	"
28 " ..	Nord-ouest	76 "	"
29 " ..	Ouest	75 "	"
30 " ..	Nord-est	71 "	"
31 " ..	Est	69 "	"
1er août ..	Nord	77 "	"
2 " .	Ouest	77 "	"
3 " ..	Nord-ouest	72 "	"
4 " ..	"	75 "	"
5 " ..	"	79 "	"
6 " ..	Ouest	78 "	"
7 " ..	Nord-est	70 "	"
8 " ..	Nord-ouest	66 "	"
9 " ..	Ouest	64 "	"
10 " ..	Sud-ouest	63 "	"
11 " ..	"	70 "	"
12 " ..	Ouest	69 "	Pluvieux.
13 " ..	Sud-est	65 "	Beau.
14 " ..	Est	60 "	"
15 " ..	Sud-ouest	68 "	"
16 " ..	Nord-est	65 "	"
17 " ..	Nord-ouest	80 "	"
18 " ..	Ouest	76 "	"
19 " ..	Nord-est	79 "	"
20 " ..	Nord-ouest	85 "	"
21 " ..	Sud-ouest	85 "	"
22 " ..	Sud-est	78 "	Pluvieux.
23 " ..	Nord-est	68 "	"
24 " ..	Est	66 "	Beau.
25 " ..	Nord-ouest	75 "	Sombre.
26 " ..	Sud-est	66 "	Beau.
27 " ..	Ouest	70 "	"
28 " ..	Sud	72 "	"
29 " ..	Sud-ouest	74 "	"
30 " ..	Nord-ouest	74 "	"
31 " ..	"	76 "	"
1er sept...	Nord-est	62 "	"
2 " ..	"	64 "	"
3 " ..	Ouest	60 "	Pluvieux.
4 " ..	Nord-est	56 "	Beau.
5 " ..	Sud-est	64 "	"
6 " .	Est	58 "	"
7 " ..	Sud-est	57 "	"
8 " ..	Est	66 "	"
9 " ..	Nord-est	60 "	"
10 " ..	Ouest	64 "	"
11 " ..	"	66 "	"
12 " ..	"	61 "	Pluie et grêle.
13 " ..	Nord	59 "	Beau.
14 " ..	Est	51 "	"
15 " ..	Nord	53 "	"
16 " ..	Sud-ouest	54 "	"
17 " ..	Sud	75 "	"
18 " ..	Nord-ouest	70 "	"
19 " ..	Est	58 "	"
20 " ..	Sud-est	55 "	Pluvieux.
21 " ..	Nord-est	61 "	Sombre.
22 " ..	Ouest	53 "	Pluvieux.
23 " ..	Sud-est	45 "	Beau.
24 " .	Ouest	54 "	Pluvieux.
25 " ..	Sud-est	63 "	"
26 " ..	Nord	68 "	"
27 " ..	"	49 "	Sombre.
28 " ..	Nord-ouest	60 "	Beau.
29 " ..	Sud-ouest	62 "	"
30 " ..	Ouest	51 "	"
1er oct....	Est	36 "	Nuageux et neige.
2 " ..	Nord-est	31 "	Sombre.

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE POUR 1899—*Suite.*

Date.	Vent (de 8 à 9 heures du matin).	Température (de 8 à 9 heures du matin).	Observations.
3 oct....	Est....	44 au-dessus....	Beau.
4 "	Ouest....	48 "	"
5 "	Nord-est....	57 "	"
6 "	Sud-ouest....	51 "	"
7 "	Ouest....	40 "	"
8 "	Est....	46 "	Pluvieux.
9 "	Sud-est....	48 "	"
10 "	Ouest....	62 "	Sombre.
11 "	Est....	50 "	Température à 3 p.m., 69 degrés.
12 "	Sud-est....	63 "	Sombre.
13 "	Nord....	54 "	"
14 "	Nord-ouest....	60 "	Beau.
15 "	Nord....	64 "	"
16 "	Est....	52 "	"
17 "	Ouest....	68 "	"
18 "	Sud-ouest....	60 "	Sombre.
19 "	Ouest....	57 "	Beau.
20 "	Nord-est....	43 "	"
21 "	Est....	38 "	"
22 "	Ouest....	45 "	"
23 "	Sud-ouest....	48 "	"
24 "	Est....	47 "	"
25 "	Sud-ouest....	63 "	"
26 "	Nord-ouest....	66 "	"
27 "	Sud-est....	44 "	Pluvieux.
28 "	"	44 "	"
29 "	Nord-ouest....	43 "	"
30 "	Sud-ouest....	46 "	Beau.
31 "	Nord-est....	44 "	"
1er nov...	Est....	44 "	Pluvieux.
2 " ..	Nord-est....	33 "	Beau.
3 " ..	Sud....	37 "	"
4 " ..	"	42 "	Pluvieux.
5 " ..	Ouest....	38 "	Beau.
6 " ..	Nord-est....	42 "	"
7 " ..	Ouest....	44 "	"
8 " ..	Est....	44 "	Sombre.
9 " ..	Nord-ouest....	42 "	"
10 " ..	Nord-est....	56 "	Beau.
11 " ..	Sud-ouest....	28 "	" Première neige à 2.30 p.m.
12 " ..	Nord-ouest....	26 "	" Premiers chemins de traîneaux.
13 " ..	Nord....	24 "	"
14 " ..	Ouest....	32 "	Brume.
15 " ..	Sud-ouest....	38 "	Beau.
16 " ..	Nord....	33 "	"
17 " ..	Est....	27 "	" Steamer *Hamilton* en quartiers d'hiver.
18 " ..	Sud-ouest....	39 "	"
19 " ..	Ouest....	40 "	"
20 " ..	Est....	39 "	"
21 " ..	Sud-est....	36 "	"
22 " ..	Nord-est....	40 "	Sombre.
23 " ..	"	39 "	Beau.
24 " ..	"	34 "	"
25 " ..	Est....	36 "	"
26 " ..	Nord-est....	38 "	"
27 " ..	Ouest....	40 "	"
28 " ..	"	42 "	Sombre.
29 " ..	Nord-est....	43 "	Beau.
30 " ..	Nord-ouest....	38 "	"
1er déc...	Sud-ouest....	42 "	"
2 " ..	Nord-est....	43 "	Sombre.
3 " ..	Ouest....	48 "	Beau.
4 " ..	Nord-est....	30 "	Neige.
5 " ..	Nord-ouest....	24 "	Beau.
6 " ..	Nord-est....	24 "	Neige; flotte du port mise en hivernage vis-à-vis le bureau du port.
7 " ..	Ouest....	26 "	Beau.
8 " ..	Nord-ouest....	23 "	"
9 " ..	Nord....	17 "	"

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE POUR 1899—*Fin.*

Date.	Vent (de 8 à 9 hrs du matin).	Température (de 8 à 9 hrs du matin).	Observations.
10 déc....	Sud-est..................	36 au-dessus..............	Beau.
11 " ..	Ouest..................	41 "	Pluvieux ; enlèvement des feux.
12 " ..	Sud-ouest..............	57 "	"
13 " .	Nord-est..............	41 "	"
14 " ..	"	20 "	Beau.
15 " ..	Nord..................	24 "	Grosse tempête de neige.
16 " ..	"	13 "	Beau.
17 " ..	Sud-est..............	35 "	"
18 " ..	Ouest..................	37 "	Sombre.
19 " ..	Sud..................	42 "	Pluvieux.
20 " ..	Ouest..................	30 "	Beau.
21 " .	Sud..................	38 "	Sombre.
22 " ..	Ouest..................	30 "	"
23 " ..	Sud-est..............	32 "	Beau.
24 " ..	Nord..................	34 "	Pluvieux.
25 " ..	Sud-ouest..............	31 "	Beau.
26 " ..	Ouest..................	24 "	"
27 " ..	Sud-ouest..............	24 "	"
28 " ..	Ouest..................	26 "	"
29 " ..	Sud-est..............	20 "	Neige.
30 " ..	Ouest..................	1 "	Tempête ; clôture de la navigation.
31 " ..	"	11 au-dessous..............	Beau.

T. BOURASSA,
Maître de port intérimaire.

ANNEXE N° 3.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE TORONTO.

LE SECRÉTAIRE de la commission du port de Toronto en compte avec les commissaires pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

DT.	BILAN GÉNÉRAL.		AV.
	$ c.		$ c.
Propriété des quais..............	43,073 72	Débentures (non échues)............	5,000 00
Meubles de bureau.............	591 91	Profits et pertes.................... ..	50,092 20
Argent en banque......................	5,619 02		
Argent en caisse..............	7 55		
Cie d'assurances *Commercial Union*....	5,800 00		
	55,092 20		55,092 20

Après avoir examiné les livres, comptes et pièces justificatives, et comparé le bilan ci-dessus avec les livres, nous certifions qu'ils sont exacts et qu'ils représentent le véritable état des affaires de la commission jusqu'au 31 décembre 1899.

W. R. HARRIS,
S. BRUCE HARMAN,
Auditeurs.

ARTHUR B. LEE, *président.*
J. T. MATTHEWS,
F. S. SPENCE,
W. A. GEDDES,
JAMES FRAME,
Commissaires.

COLIN W. POSTLETHWAITE,
Maître de port.

TORONTO, 5 janvier 1900

ETAT des recettes et des dépenses de la commission du port de Toronto pour l'année 1899.

Recettes.	$ c.	Dépenses.	$ c.
Argent en banque, 1er janvier	2,138 25	Frais	425 00
Argent en caisse	15 65	Prime et interêt	375 00
Cie de ch. de fer Canadien du Pacifique	5,000 00	Phares, bouées et balises	94 20
Droits de port	11,558 90	Assurances	153 00
Cité de Toronto, installation des bouées	66 67	Salaires	1,740 00
Loyer des emplacem. de bateaux. Don.	8 00	Réparations générales	1,704 08
Vente de vieux matériaux	7 25	Impressions et papeterie	35 07
Intérêt sur dépôts	49 54	Dépenses de bureau et loyer	775 91
Solde non dépensé dans un voyage à Ottawa	25 15	Dragage	2,668 48
		Dépenses à Ottawa	100 00
		Honoraires d'ingénieur	120 00
		Honoraires d'inspecteurs	46 00
		Intérêt sur découvert	6 10
		Débentures (échues)	5,000 00
		Argent en banque	5,619 02
		Argent en caisse	7 55
	18,869 41		18,869 41

Examiné et trouvé exact.

W. R. HARRIS,
S. BRUCE HARMAN,
Auditeurs.

TORONTO, 5 janvier 1900.

DT. PROFITS ET PERTES. AV.

	$ c.		$ c.
Frais	425 00	Solde d'après le grand-livre	46,069 53
Prime et intérêt	375 00	Droits de port	11,558 90
Phares, bouées et balises	27 53	Cie de ch. de fer Canadien du Pacifique	5,000 00
Assurance	153 00	Intérêt sur dépôts	43 44
Salaires	1,740 00	Loyer d'emplacement de bateaux, Don.	8 00
Réparations générales	1,696 83		
Impressions et papeterie	35 07		
Dépenses de bureau et loyer	775 91		
Dragage	2,668 48		
Perte sur l'élévateur	4,450 00		
Honoraires d'ingénieur	120 00		
" d'inspecteur	46 00		
Députation à Ottawa	74 85		
Solde au crédit, profits et pertes	50,092 20		
	62,679 87		62,679 87

Examiné et trouvé exact.

W. R. HARRIS,
S. BRUCE HARMAN,
Auditeurs.

TORONTO, 5 janvier 1900.

ÉTAT DE COMPTE DÉTAILLÉ POUR L'ANNÉE 1899.

1899.		$ c.	$ c.
	Compte d'ameublement.		
1er janv....	D'après le grand-livre, page 490		591 91
	Compte de la propriété.		
1er janv....	D'après le grand-livre, page 495		43,073 72
	Elévateur.		
22 nov......	Somme garantie par assurance	5,800 00	
30 déc	" biffée par profits et pertes	4,450 00	
			10,250 00
	Réparations générales.		
28 février...	G. Booth & Son, écriteaux	16 25	
28 juillet....	F. W. Stean & Co, peinturage de phares, etc	132 00	
— juin	Bois de construction et quincaillerie, réparations au brise-lames..	1,146 58	
	Gages, charpentiers, etc	331 10	
	Kivas Tullff, honoraires d'ingénieur	78 15	
		1,704 08	
3 août.	30 novembre, vente de vieux matériaux..	7 25	
			1,696 83
	Frais.		
16 janv....	Boni au maître de port et à son aide	125 00	
23 déc......	Honoraires aux commissaires et auditeurs	300 00	
			425 00
	Impressions et papeterie.		
3 février...	*Arcade* Printing Co., état annuel	15 00	
15 avril.....	" " manifestes des importations	5 00	
10 août.....	Clefs neuves et réparation de vieilles	0 60	
13 octobre ..	J. Bain & Co., enveloppes	4 00	
13 " ..	Encre, noire et rouge	1 05	
30 déc......	Plumes, crayons et timbres	9 42	
			35 07
	Assurance.		
10 janv....	Primes sur phares et élévateur		153 00
	Phares, bouées et balises.		
— avril. ...	Peinturage des bouées	18 10	
— mai... .	Placer et relever les bouées	44 00	
13 "	Avis aux marins et affichage	9 50	
— déc......	Compte de gaz	11 79	
17 janv.....	Nouveaux becs de lampes pour phares	2 00	
7 "	Chaînes et chaînons pour réparer les bouées	1 21	
11 mars.....	Sondage dans le chenal du quai de la Reine	1 50	
12 mai......	Remorqueur pour inspecter le brise-lames et le quai de la Reine...	3 00	
27 nov......	Main-d'œuvre supplémentaire, réparation des quais	3 10	
		94 20	
31 mai......	Proportion payée par le service d'eau de la ville, d'après convention..	66 67	
			27 53
	Appointements.		
— déc......	C. W. Postlethwaite, maître de port	1,020 00	
— "	Captaine Wm Hall, sous-maître de port	720 00	
			1,740 00

ETAT DE COMPTE DÉTAILLÉ POUR L'ANNÉE 1899—*Fin.*

		$ c.	$ c.
	FRAIS DE BUREAU.		
1er nov....	Loyer de bureau pour 12 mois	650 00	
13 oct.....	" 2 téléphones pour 12 mois	90 00	
13 juil....	Note pour le gaz	8 01	
21 janv.....	Almanach des adresses pour 1899	5 00	
30 "	Boîte aux lettres à la porte du bureau	0 75	
5 oct.....	Un an d'abonnement au *Globe*	5 00	
23 "	Taxes d'eau pour la maison du quai de la Reine	5 60	
30 déc.....	Carnets	2 00	
	Menus déboursés	9 55	
			775 91
	COMPTE DU DRAGAGE.		
— juin.....	W. E. Phinn, par entreprise	2,493 80	
— "	K. Tully, honoraires d'ingénieur	124 68	
— "	J. B. Allan, contrôleur	50 00	
			2,668 48
	COMPTE D'INTÉRÊT.		
31 mai.....	Intérêt sur dépôt à la banque de Toronto	29 70	
20 nov.....	" " "	19 84	
		49 54	
— sept.....	" sur découvert	6 10	
			43 44
	COMPTE DE DÉBENTURES.		
— juil. '92..	Emis 35 obligations, $1,000 chacune	35,000 00	
—, " '99.	Payé à échéance, 30 obligations	30,000 00	
	A échoir en 1900, 5 obligations, 1,000 chacune	....	5,000 00
	COMPTE DE PRIMES ET INTERÊT.		
2 juil.....	Intérêt sur 10 obligations du port à 5 pour 100	250 00	
30 dec.....	" 5 " " 5 "	125 00	
			375 00
	HONORAIRES D'INGÉNIEUR.		
1 mai.....	R. P. Fairbairn, plan d'arpentage pour lettres patentes du gouvernement	46 00	
— mars....	Kivas Tully, services professionnels,	120 00	
			166 00

ETAT COMPARATIF—Articles arrivés par steamers et navires pendant les années 1898 et 1899.

Description des articles.		1898.	1899.
Marchandise en général	ton'x	16,635	18,918
Houille	"	161,038	187,715
Bois	cordes	246	109
Pierre du lac	toises	1,932½	2,909½
Pierre de construction	ton'x	595	523
Fruits	brls.	1,810	4,472
"	boîtes	15,458	4,271
"	paniers	277,710	403,743
"	sacs	....	682
Briques réfractaires		100,900	65,000
Briques communes		....	....
Bois de service	pds M. P.	956,000	468,000
Grain	boisseaux.	37,890	54,030
Moutons, porcs et veaux		14	36
Chevaux, bêtes à cornes et voitures		136	183

COLIN W. POSTLETHWAITE,
Maître de port.

QUARANTE-NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL.

A la Commission du port de Toronto.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année 1899.

Le port s'est trouvé libre de glace le 8 avril, après en avoir été couvert pendant 116 jours.

La glace s'est formée le 28 décembre, quatorze jours plus tard que l'année dernière.

Le premier bateau entré dans le port après l'ouverture de la navigation fut le *Lakeside*, qui arriva de Sainte-Catherine, avec passagers et chargement, le 30 mars. Le dernier venu fut le *Rover*, qui arriva avec un chargement de pierre le 18 décembre.

Le nombre des arrivages dans ce port durant la saison a été de 3,648—augmentation de 255 sur l'année dernière.

	1898.	1899.	Augmentation.	Diminution.	Tonnage, 1898.	Tonnage, 1899.
Propulseurs chargés	412	376		36	119,522	118,468
" lèges	35	30		5		
Steamers chargés	2,183	2,357	174		874,424	923,265
" lèges	4	1		3		
Navires à voiles chargés	746	876	130		78,546	99,149
" " lèges	13	8		5		
	3,393	3,648			1,072,498	1,140,882

Le commerce de ce port a donc dépassé deux millions et quart de tonneaux enregistrés.

Le nombre de navires qui hivernent ici est de 66, comme suit, savoir: 19 steamers, 14 goélettes, 11 propulseurs, 11 chaloupes à vapeur, 8 yachts et 3 dragueurs ; en tout à peu près 12,207 tonneaux.

Les recettes de toute provenance, y compris le solde de l'an dernier, s'élèvent à $18,864.41.

Les dépenses de toutes sortes s'élèvent à $13,242,84, ce qui laisse en caisse un solde de $5,626.27.

Il a été reçu cette année, par eau, 158,957 tonnes de houille anthracite et 28,758 tonnes de houille bitumineuse—en totalité 187,715 tonnes—augmentation pour

l'année de 26,677 tonneaux. C'est la plus forte importation qui se soit faite par eau depuis 1873, et le volume en est dû en une certaine mesure, peut-être, à la difficulté d'obtenir des wagons de chemin de fer pour ces produits, ce qui profite aux propriétaires de navires et aux mariniers en général. Les quantités totales de houilles importées par chemins de fer et par eau est, d'après les relevés de la douane, de 365,514 tonneaux pour l'anthracite, et de 359,992½ tonneaux pour la houille bitumineuse, en tout 725,486½, contre 662,680 en 1898.

La récolte des fruits a été bonne cette année, et le nombre des colis transportés est beaucoup plus élevé que l'an dernier. Un nouveau marché de fruits a été ouvert à Grimsby cette année. C'est un bon comptoir et les envois ont été considérables.

Il a été fait peu de dragage cette année, mais assez pour tenir ouverts les chenaux qui conduisent aux bassins à houille. La pompe à sable, qui appartient à la ville a été employée quelques jours au quai de la Reine à enlever les dépôts provenants de l'égout de la rue Bathurst. Mais on la transporta bientôt ailleurs où l'on en avait besoin et elle n'est plus revenue. Il faudra draguer ici au printemps.

Le plus haut niveau d'eau pour l'année a été de 15 pouces au-dessus de zéro le 4 juin, et le niveau le plus bas a été de 12 pouces au-dessous de zéro le 6 décembre; la moyenne pour l'année a été de 2 pouces au-dessus de zéro.

Les lampes au quai de la Reine ont été allumés pour la première fois de l'année le 4 avril, et ont cessé de l'être le 9 décembre.

Les bouées ont été installées le 1er mai et enlevées le 29 novembre.

L'ingénieur du gouvernement préposé aux travaux du port, à l'entrée de l'est, fait le rapport suivant :

" La barre qui s'était de nouveau formée dans le cours de l'hiver dernier, au sud de l'entrée de l'est, a été enlevée et le chenal au sud de la jetée de l'ouest a été dragué sur une longueur de 850 pieds et la largeur totale entre les jetées, de façon à donner une profondeur de 17 pieds 6 pouces au-dessous de zéro à l'échelle du fort, au quai de la Reine."

Le sifflet de brume a fonctionné en 19 occasions: 1 fois en avril, 7 fois en mai, 2 en juin, 1 en juillet et 8 en octobre.

Le 22 novembre l'élévateur de la commission au quai de la Reine a été détruit par un incendie. Il était en partie assuré, et si le locataire qui l'occupait, la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, en a besoin, on le reconstruira. Je suis bien aise de consigner ici qu'en moins d'un mois l'incendiaire a été pris, a subi son procès et a été condamné à sept ans de pénitencier à Kingston.

Le 21 février, une délégation composée du président, du maître de port et de l'ingénieur, en compagnie du maire et de représentants du conseil, ainsi que du président du Board of Trade et de représentants de la section de ce corps s'occupant des intérêts maritimes, a eu une entrevue, à Ottawa, avec l'honorable ministre des Travaux publics dans le but de demander de l'aide au gouvernement pour l'amélioration du port de Toronto. L'honorable ministre a accueilli favorablement les opinions exprimées par la délégation et, subséquemment, la somme de 50,000 dollars a été portée au budget pour les travaux nécessaires pour détourner le cours de la Don dans les marais d'Ashbridge et en conduire les eaux jusqu'au lac, et l'ingénieur du gouvernement, M. Temple, a reçu instruction de préparer les plans pour ces travaux. On a l'espoir que cette importante entreprise sera poussée avec célérité, car il est inutile de songer à aucun plan complet pour l'approfondissement du port, tant que cette source constante de difficultés ne sera pas disparue une fois pour toute.

La précipitation pour l'année, d'après les rapports de l'observatoire, a été comme suit: pluie, 25·795 pouces; neige réduite en eau, 3·180 pouces; total, 28·975 pouces, ou deux pouces de moins que l'année dernière. Cette diminution de la pluie explique sans doute l'affaissement du niveau du lac, qui baissera encore sans doute par suite de l'ouverture récente du canal de Chicago, qui relie le lac Michigan au fleuve Mississipi.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLIN W. POSTLEWAITE,

Maître de port.

TORONTO, 4 janvier 1900.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous rapporter que les quantités suivantes ont été draguées aux quais par M. W. E. Phinn, entrepreneur, à 12c. la verge cube :—

	Verges cubes.
Quai de Medler et Arnot, et entrée	3,570
Quai de l'Elias Rogers Co., et entrée	8,295
Quai de la rue Princess, et entrée	4,507
Quai de l'Electric Light Co., rue Scott	3,730
Cale inclinée de la rue West Market	1,680
Total	20,782

La pompe à sable qui appartient à la ville a été employée quelques jours au chenal de l'ouest en juin, et a enlevé une partie du sable et des matières d'égout apportés par le drain de la rue Bathurst. L'assistant maître de port Hall a rapporté qu'après le départ de la drague, un navire tirant 8 pieds 4 pouces d'eau s'est échoué dans le chenal près de la bouche de l'égout. La ville devrait continuer le dragage commencé. Il n'a pas été exécuté de dragage dans le Range-course, mais il en faudra probablement faire cette année, attendu que le niveau du lac Ontario continue d'être bas—il est présentement de 7 pouces au-dessous de zéro. Les parements sur le devant du quai a été réparé et ceux du brise-lames ont été renouvelés. On a peint à neuf l'habitation du gardien du phare, ainsi que le phare rouge et le phare d'alignement, et le bâtiment des signaux de tempête.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

KIVAS TULLY,
Ingénieur.

M. A. B. LEE,
Président de la Commission du port de Toronto.

ANNEXE No 4.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE 1899.

(*En conformité de l'Acte des Commissaires du port de Québec*, 1899.)

QUÉBEC, 2 janvier 1900.

A l'honorable sir L. H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—En conformité de la loi concernant la Commission du port de Québec, de 1899, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur les opérations de la Commission du port de Québec pour 1899.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le rapport ci-joint (marqué A) de l'ingénieur en chef, M. St. George Boswell, contient tous les renseignements relatifs aux travaux du nouveau quai sur le bord du fleuve, aux additions et réparations faites au bassin Louise et aux autres immeubles de la Commission dans le cours de l'année.

RAPPORT DU GARDIEN DE QUAIS.

Le rapport ci-joint (marqué B) du gardien de quais, M. P. Flynn, donne les renseignements ordinaires sur le nombre des navires qui ont utilisé le bassin Louise et la circulation sur chemin de fer qui s'est faite en 1899 dans cette partie des propriétés de la commission.

RAPPORT DU MAÎTRE DE PORT.

Le rapport ci-joint (marqué C) du maître de port, M. James C. Sullivan, donne des renseignements sur l'ouverture et la clôture de la navigation dans le port, la formation des glaces, la disposition du lest, etc. Durant la dernière saison on n'a pas permis de jeter de lest dans le port; tout le lest a été utilisé par la commission sur ses travaux.

A Saint-Thomas, la commission emploi le maître de port de cette localité pour veiller à ce que les règlements soient rigoureusement observés.

PROPRIÉTÉS AFFERMÉES.

On a renouvelé pour un an les baux des locataires suivants: Wm Carrier, magasin n° 11; E. M. Lennon & Co., les magasins nos 7 et 8; John S. Thom, le bureau dans le magasin n° 10; la Quebec Coal Co., le quai de Reynar; A. R. Pruneau et Cie, le quai de Marmette.

On a renouvelé pour cinq ans le bail du quai du Grand-Tronc en faveur de cette compagnie, et le bail de Madden & Son pour l'enclos à houille qu'ils occupent sur la jetée.

Dans ces deux derniers cas le bail porte que si la compagnie désire prolonger les quais en amont, le bail du Grand-Tronc pourra être annulé après avis, et que si elle a besoin du terrain occupé par Madden & Son pour autre fin qu'y déposer de la houille, elle pourra annuler leur bail.

Le hangar à charbon ci-devant occupé par G. M. Webster & Co., sur le quai Wellington, a été loué à Whitehead et Turner, et le quai des Indes et le magasin n° 6 (vacant l'année dernière) a été loué à E. C. Benson et Jos. Gingras.

On a donné à G. M. Webster & Co un plus grand espace de front dans le terrain affecté à la houille; on leur a aussi assigné un autre enclos du côté nord de la levée pour l'anthracite.

On a aussi stipulé dans les baux à G. M. Webster & Co qu'on pourrait les annuler si l'on avait besoin du terrain pour d'autres fins.

Le magasin n° 4 sur le quai des Indes, qui était loué à M. John Flood, a été fort endommagé par un incendie. Il était assuré pour 4,000 dollars dans la Commercial Union Assurance Co., et les dommages estimés à 1,897 dollars ont été promptement payés par cette compagnie.

Les propriétés qui sont demeurées vacantes durant l'année sont le quai d'Atkinson et partie du magasin n° 10, et les magasins n°s 4 et 6, sur le quai des Indes.

ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES.

Les deux grands magasins n°s 1 et 2, situés à l'extrémité est du quai de la Pointe-à-Carcy, ont en 1896 été loués à la *Quebec Cold Storage Warehouse Company*, qui ont construit un autre grand magasin, le n° 3, avec bureau, entre les deux premiers. Les n°s 1 et 3 servent d'entrepôts ordinaires; mais la compagnie a à grands frais converti le n° 2 en entrepôt frigorifique pour les produits de la laiterie, les fruits, etc., en doublant avec des matériaux non conducteurs les murs et les planchers du bâtiment et des différentes pièces qui le composent, en même temps qu'elle a installé dans la chambre de la machine à l'extrémité ouest un appareil Linde mû par l'électricité.

L'air refroidi dans une pièce spéciale est dirigé au moyen de ventilateurs et de conduits dans les différentes pièces, de façon à les aérer et leur donner la température convenable aux produits qui s'y trouvent. De même en hiver on maintient la température voulue dans certaines pièces en y conduisant un courant d'air chaud.

Les voies du chemin de fer Canadien-Pacifique passent près de tous les magasins, ce qui est de la plus grande commodité pour recevoir les marchandises et aussi pour les mettre à bord des steamers.

ÉLÉVATEUR À GRAIN DE LA GREAT NORTHERN RAILWAY COMPANY.

Par acte notarié passé le 30 juin 1899, la commission a accordé à la *Great Northern Railway Company* un emplacement pour un élévateur à grain d'une capacité, d'au moins 1,000,000 de boisseaux, et a aussi garanti l'intérêt d'une somme allant jusqu'à 200,000 dollars pour vingt ans à $3\frac{1}{2}$ pour 100 sur des obligations qu'on appellera *Quebec Grain Elevator Bonds*, pour aider à la compagnie à bâtir son élévateur. La Commission a aussi accordé à la même compagnie exemption des droits de port pour cinq années consécutives en faveur de la première compagnie de steamers qui aura fait des arrangements avec la *Great Northern Railway Company* et qui fera de Québec sa tête de ligne et prendra ici des cargaisons complètes de grain et autres produits venant de Parry-Sound ou autres endroits sur la ligne du *Great Northern*.

Ces concessions, qui nécessitaient la sanction du parlement, ont reçu l'assentiment royal le 11 août 1899 et sont maintenant l'autorité de la loi concernant la commission du port de Québec, 62-63 Victoria, chapitre 35.

EMPLACEMENTS D'ATELIERS.

La commission a loué à long bail à la *Great Northern Railway Company* des emplacements situés sur le devant de la jetée, où la compagnie érigera de grands ateliers pour la construction et la réparation de son matériel roulant, et où seront constamment employés un grand nombre d'ouvriers. On s'attend qu'on commencera la construction de ces ateliers au printemps.

RÉPARATION DES IMMEUBLES.

On s'est beaucoup occupé durant l'année de l'état des différents immeubles de la commission, qu'on a maintenu ou remis sur un bon pied. On trouvera les détails dans le rapport de l'ingénieur.

REVISION ET CODIFICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS.

La commission est bien aise de dire que la revision de ses lois est maintenant terminée et que la nouvelle loi (l'Acte de la Commission du port de Québec, 1899) a maintenant été votée par les deux Chambres. Elle a reçu la sanction royale et est entrée en vigueur le 10 juillet 1899. On est à examiner et reviser les règlements et il est à espérer que le travail sera terminé et que ces règlements seront sanctionnés avant l'ouverture de la navigation.

RÈGLEMENT CONCERNANT L'USAGE EXCESSIF DES SIFFLETS.

En conformité de la nouvelle loi, la commission a soumis à l'exécutif, qui l'a sanctionné, un règlement pour empêcher l'usage excessif des sifflets à vapeur sur les navires qui passent par le port de Québec.

AMÉLIORATION DU CÔTÉ SUD DU PORT.

Une résolution adoptée à une assemblée tenue le 22 mai, a affecté une somme de 50,000 dollars à des travaux d'amélioration à exécuter du côté sud du port, sur le montant de 350,000 dollars autorisé par la 61e Victoria, chapitre 48, et la 62-63e Victoria, chapitre 35.

MODIFICATIONS DU TARIF.

La commission a réduit les droits d'amarrage sur les navires qui se servent de ses bassins ou de ses quais; elle a aussi réduit les droits de quaiage sur le grain, la houille, le coke, le sel, le ciment, les grès, les conduites de drains, la brique réfractaire, le marbre et les autres pierres, les phosphates, le sable, l'ardoise, le minerai de fer, le céruse et les briques de scories. La pâte à papier est aujourd'hui reçue en franchise sur les quais.

DÉPENSES À IMPUTER SUR LE CAPITAL.

On trouvera dans un état qui accompagne le présent rapport un relevé des dépenses à imputer sur le capital. On y verra qu'à peu près toute cette dépense a été pour le prolongement du quai de la Pointe-à-Carcy. Ainsi sur une somme totale de 122,411 dollars 68, à porter au compte du capital, il a été dépensé pour le prolongement de ce quai 121,503 dollars 67 en 1899. Le rapport de l'ingénieur en chef donne des détails sur ces travaux.

RECETTES ET DÉPENSES.

Les recettes de la commission pour 1899 ont été de 77,348 dollars 6, soit de 3,071 dollars 59 de plus qu'en 1898; et les dépenses (y compris l'intérêt sur les premières obligations privilégiées) ont été de 44,188 dollars 17, ce qui laisse un excédent comprenant le montant réclamé par le ministère du Revenu de l'Intérieur pour le terrain occupé pour l'immigration de 33,159 dollars 99.

Compris dans les recettes de 1898 était un item exceptionnel de 1,890 dollars pour primes sur les premières obligations privilégiées vendues. Si l'on déduit cette somme des chiffres de 1898, on aura pour les recettes de 1,899 un accroissement de 4,961 dollars 59 sur celles de 1898.

Les principales augmentations ont été dans les droits pour le bassin Louise, de 6,233 dollars 31; les recettes de la douane, 896 dollars 36; et les principales décroissances ont été de 3,006 dollars 61, dans l'intérêt et dans les intérêts et primes reçus sur les obligations. Le quai d'Atkinson et les deux grands magasins situés sur le quai des Indes n'ayant pas été loués pour 1899, il y a eu décroissance de 1,061 dollars 54 dans les recettes sur les immeubles en dehors de celles des bassins.

LE BASSIN DE RADOUB.

La commission est bien aise de consigner dans le présent rapport que l'entreprise pour l'allongement du bassin de Lévis a été adjugée et que les travaux vont être commencés sans délai. Tandis que la commission est convaincue que l'agrandissement de ce bassin de radoub sera d'un grand avantage pour le commerce du Saint-Laurent, et qu'elle l'a toujours préconisé auprès de l'honorable Ministre des Travaux publics, elle croit néanmoins que le commerce tend aujourd'hui à construire des navires de dimensions telles que le bassin de radoub de Lévis, même lorsqu'il sera agrandi, ne pourra pas leur donner asile.

La commission a donc fortement recommandé à l'honorable Ministre des Travaux publics de construire à Québec un second bassin de radoub capable de répondre aux besoins des plus grands steamers qui sont maintenant sur la mer ou qui pourront y naviguer d'ici à plusieurs années.

VICE-PRÉSIDENCE.

Durant l'absence en Europe du président (M. J. B. Laliberté), M. Narcisse Rioux a fait fonctions de président, ayant été choisi à cette fin à l'unanimité de la commission.

COUPE DE LA GLACE.

On a coupé dans le cours de l'hiver 1899-1900, 42,450 blocs de glace destinés à la consommation locale, soit 12,609 blocs de moins que l'année précédente.

On a veillé à ce que toute la glace récoltée pour usage domestique fût parfaitement pure et prise dans les endroits du port qui ont été choisis à cet effet après analyse.

Au présent rapport sont annexés divers tableaux contenant les renseignements ournis chaque année à votre département au sujet du port, ainsi qu'un état complet des comptes des commissaires pour l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

A.

Bureau de l'ingénieur du port,
Québec, 2 janvier 1900.

M. James Woods,
Secrétaire-trésorier, Commission du port,
Québec.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant concernant les travaux qui ont été exécutés dans le cours de la saison de 1899 :—

OUVRAGES NOUVEAUX.

PROLONGEMENT DES TRAVAUX JUSQU'AU QUAI DE LA POINTE-À-CARCY.

La construction des caissons pour les fondements de cette jetée a été poursuivie durant l'hiver 1899, et cinq blocs, d'une longueur totale de 630 pieds, ont été préparés. Le premier de ces blocs, appartenant à la partie supérieure de la jetée, a été immergé et mis en position le 24 mai dernier, le second l'a été le 29 du même mois, et le troisième le 22 juin. Des deux blocs de l'intérieur, préparés dans le cours de l'hiver, le premier a été mis en place le 8 août, et le second le 26 août. Il reste encore un intervalle de 35 pieds à combler au moyen d'un caisson pour terminer la face intérieure de la jetée et rejoindre le quai de la Pointe-à-Carcy. Il était nécessaire de laisser cet espace libre pour permettre l'entrée des chalans-bascules servant à remplir l'espace contenu entre le caisson de l'extérieur et celui de l'intérieur. Comme les chalans ont fini leurs travaux de remplissage, la lacune sera comblée de bonne heure à la saison prochaine. La superstructure de la jetée a été achevée, à l'exception de la partie qu'il a fallu retarder jusque après les travaux des chalans, et la mise en place du caisson devant clore l'étendue qui sépare les rangs de caissons.

Le ministère des Travaux publics a mis à la disposition de la commission le dragueur n° 8, le 7 juillet dernier, et à compter de cette date jusqu'au 5 août ce dragueur a été employé à préparer l'assiette des caissons de l'intérieur servant à l'agrandissement du quai de la Pointe-à-Carcy du côté du sud. Le dragueur a ensuite été transporté au bassin à flot, où on l'a employé à l'approfondissement du bassin jusqu'au 17 novembre, alors que le ministère des Travaux publics en a repris possession.

Durant la première partie de la saison, on a utilisé le dragueur de la commission en qualité de grue à vapeur pour la manutention du bois employé à la construction du caisson. Le 5 août, ce dragueur a été transporté à la mare de la douane, où il a creusé les fondations du caisson de l'intérieur jusqu'au 26 août, après quoi on l'a transporté au bassin à flot, où on l'a d'abord employé à enlever environ 100 tonneaux de houille qui étaient tombés de la jetée transversale dans le bassin, puis à niveler certaines parties du bassin. Dans la dernière partie de la saison, jusqu'au 2 décembre, on a employé le dragueur à creuser la mare de la douane le long du cribwork de l'intérieur. Ensuite, jusqu'au 7 décembre, il a servi à relever un chaland coulé à fond à l'extrémité ouest du bassin à flot.

Pour fournir l'emplacement demandé pour l'élévateur à grain de la *Great Northern Railway Company* on a enclos au moyen de caissons une partie de la mare de la commission, et l'espace ainsi enclos a été rempli jusqu'au niveau de la surface des quais environnants au moyen de débris, etc., fournis par les charretiers.

Suit un état indiquant la longueur de ligne de quai et l'étendue surperficielle qu'ajoutent au quai de la Pointe-à-Carcy les travaux exécutés pendant la dernière saison.

Ligne de quai, sur le fleuve 350 pieds, ce qui donne maintenant une ligne totale de 380 pieds; ligne de quai en eau profonde dans l'étang de la douane, 300 pieds; ligne de quai à l'emplacement de l'élévateur, 170 pieds. Superficie de la partie ajoutée au sud du quai de la Pointe-à-Carcy, 38,000 pieds; superficie de la partie remplie de l'étang de la douane, 46,000 pieds.

JETÉE DE LA PRINCESSE LOUISE.

A la demande du percepteur de la douane on a cloisonné une partie de l'ancien dépôt de l'immigration sur le brise-lames et on l'a appropriée à l'inspection du bagage des passagers de première classe.

On a aussi réparé une partie de ce bâtiment, celle autrefois employée à la désinfection, et la douane s'en sert aujourd'hui comme de hangar pour le débarquement des marchandises en entrepôt.

On a reconstruit les coins nord-est et sud-ouest du brise-lames ; on y a mis un nouveau poteau d'amarrage en fonte, et on a réparé les parements du quai.

On a construit sur la jetée transversale une nouvelle longueur de plateforme à houille, pour faire place à laquelle on a enlevé les derricks de MM. Connolly Bros.

On a peint le nouveau hangar à marchandises sur le brise-lames ; on a réparé et peint à neuf le toit métallique des deux hangars de la jetée transversale.

On a entretenu les voies de chemins de fer et les immeubles en général, et on a fait les menues réparations dont il y a eu besoin.

EN GÉNÉRAL.

Les fondements du magasin n° 11 ont été reconstruits du côté nord et du côté ouest du bâtiment.

On a placé de nouvelles défenses à la façade du quai loué par la Cie du Grand-Tronc.

Partie du quai des Indes, à l'extrémité est de la rue Arthur, a été remplie, pavée et séparée de la rue par une clôture.

On a réparé le toit du hangar à houille de la rue James, et fait les menues réparations nécessaires aux divers immeubles de la commission.

On s'est servi du pont-levis de la jetée transversale pour la première fois le 14 avril, et pour la dernière le 9 décembre.

La porte d'entrée du bassin à flot a été fermée pour la première fois le 3 mai et son service a pris fin le 22 novembre.

La porte n'a pas été ouverte à la marée de l'après-midi du 15 septembre non plus que du 28, la marée, à ces dates, n'ayant pas atteint un niveau suffisamment élevé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ST. GEORGE BOSWELL,
Ingénieur en chef.

B.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
QUÉBEC, 2 janvier 1900.

M. JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier,
Commission du port, Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant concernant le trafic des docks et quais Louise :—

Durant la dernière saison, 46 paquebots transatlantiques, de 136,858 tonneaux enregistrés, se sont servi des docks pour débarquer des immigrants, du bagage, etc., et 652 tonnes de fret pour l'ouest.

Soixante steamers de 164,186 tonneaux enregistrés ont débarqué 8,427 tonneaux de fret.

Six steamers de 12,800 tonneaux enregistrés ont débarqué 1,844 tonneaux de ciment.

Un steamer de 1,544 tonneaux enregistrés a débarqué 1,759 tonneaux de fer à chemin de fer.

Quatorze steamers de 39,250 tonneaux enregistrés ont débarqué 3,779 tonneaux de sel.

Deux steamers de 2,547 tonneaux enregistrés ont débarqué 3,453 tonneaux de brique.

Neuf voiliers de 2,582, tonneaux enregistrés ont débargué 2,123 tonneaux de mélasse.

Quatre barges de 382 tonneaux enregistrés ont débarqué 482 tonneax de sucre.

Vingt-six steamers de 29, 339 tonneaux enregistrés ont débarqué 60,944 tonneaux de houille.

Trois voiliers de 3,834 tonneaux enregistrés ont débarqué 4,370 tonneaux de houille.

Quinze steamers cabotiers de 1,085 tonneaux enregistrés ont débarqué 705 tonneaux de houille.

Cent trente et une barges et goélettes de 11,640 tonneaux enregistrés on débarqué 18,990 tonneaux de houille.

Six goélettes de 409 tonneaux enregistrés ont débarqué 712 tonneaux de pierre de taille.

Vingt steamers cabotiers de 1,440 tonneaux enregistrés ont débarqué 357 tonteaux de fret.

Vingt goélettes de 1,070 tonneaux enregistrés ont débarqué 2,941 tonneaux de traverses de chemin de fer.

Dix-sept steamers de 56,424 tonneaux enregistrés ont embarqué 4,960 tonneaux de pâte à papier.

Dix-sept steamers passeurs de 4,233 tonneaux enregistrés ont pris à bord 1,640 tonneaux de pâte à papier.

Six steamers de 20,480 tonneaux enregistrés ont pris à leur bord 3,458 têtes de bétail, équivalant à 1,036 tonneaux.

Vingt steamers cabotiers de 1,440 tonneaux enregistrés ont pris à leur bord 894 tonneaux de fret.

Cinquante-quatre steamers de 123,926 tonneaux enregistrés ont pris à leur bord des cargaisons partielles de bois de construction et de madriers.

Un voilier de 492 tonneaux enregistrés a pris à bord une cargaisons partielle de madriers.

Dix-huit steamers de 29,950 tonneaux enregistrés ont pris des cargaisons complètes de bois de construction et de madriers.

Trois voiliers de 2,767 tonneaux enregistrés ont pris à bord des cargaisons complètes de bois de construction et de madriers.

Quinze steamers de 45,061 tonneaux enregistrés ont pris à bord 442 tonneaux de fret.

Le mouvement des marchandises par terre a nécessité l'emploi de 5,920 wagons, soit 2,537 wagons de plus que l'année précédente.

Dans le cours de la dernière saison les steamers transatlantiques ont débarqué 18,100 passagers d'entrepont au dépôt des immigrants, au bassin Louise, lesquels ont été transportés à leur destination par la Compagnie du Pacifique-Canadien.

On n'a tenu aucun compte des passagers de première classe.

Les navires suivants, qui avaient subi des accidents pendant leur traversée, ont été admis dans le bassin Louise, où après avoir dans certains cas déchargé leur cargaison en toute ou en partie et après avoir réparé leurs avaries ont rechargé et repris leur voyage :—

Les steamers *Ramilies*,
Merrimac,
Philadelphian,
Almerian,
Gallia,
Ella Sayer,
Parisian,

Un steamer, le *Manchester Importer*, est revenu pour s'alléger des madriers qu'il avait sur son pont et a ensuite pris la mer.

Quatre cent six barges et 156 goélettes ont payé des droits de mouillage pendant la saison.

Il y a en hivernage sur les quais du bassin Louise 35,000 standards (Québec) de madriers.

Il y a en hivernage dans le bassin d'amont et le bassin d'aval : 7 steamers à passagers ; 2 steamers transatlantiques ; 2 steamers de l'Etat ; 3 phares flottants ; 15 goélettes ; 17 gabares ; 11 barges à canaux ; 16 remorqueurs ; 4 goélettes de sauvetage ; 6 pontons ; 1 brick ; 1 dragueur à vapeur.

Il y a emmagasinés dans les hangars sur la jetée transversale et le brise-lames, du grain, du sel, etc., que les propriétaires seront obligés d'enlever à l'ouverture de la navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. FLYNN,
Gardien de quai.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
QUÉBEC, 2 janvier 1900.

M. JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier, Commission du port,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant au sujet du port de Québec pour 1899.

La navigation a été ouverte tout l'hiver dans le port.

Dans le bassin à fret et dans le bassin de marée, la glace s'est brisée le 15 avril.

La glace de la rivière Saint-Charles ou du chenal nord est partie le 20.

Le premier voilier (la goélette *Saint-Laurent*) arriva du bas du fleuve le 5.

La goélette à vapeur *Marie-Joséphine* a quitté le port pour le bas du fleuve avec une cargaison mixte le 6 avril.

Le croiseur *Constance* a quitté le port pour le bas du fleuve le 7 avril.

Le steamer-poste *Rhoda* a quitté le port pour Rimouski le 18 avril.

Le premier steamer transatlantique, le *Savoy*, a quitté le port le 12 avril pour l'Anticosti avec une cargaison mixte.

Les premiers transatlantiques à marchandises, de la Méditerranée, le *Fremona* et le *Saint-Marc*, sont arrivés au port le 22 avril et ont mouillé à l'Anse des Sauvages en attendant la descente des glaces d'entre Québec et Montréal.

Le premier paquebot, le *Dominion*, est arrivé au port le 23 avril.

La glace dans le Saint-Laurent entre Québec et Montréal est descendue le 26 avril.

Tous les pontons du port ont été mis en place le 28 avril.

Le premier steamer transatlantique de houille, le *Rydal Holme*, est arrivé au port le 26 avril.

Le premier bateau de la Compagnie Richelieu et Ontario est parti pour le Saguenay le 3 mai.

Le premier voilier venant de la mer a été la barque *Hefhi* et est arrivé au port le 13 mai.

Les limites de l'espace d'eau libre sont indiquées, la nuit, par deux feux rouges, et le jour par des planches indicatrices.

Dix bateaux lesteurs ont déchargé 2,815 tonneaux de lest dans les eaux et travaux de la commission, comme suit :—

	Tonnes.
Bassin Louise (voie de garage).....................	310
Bassin Louise (nouveaux travaux)................	835
Quai de la Pointe-à-Carcy (nouveaux travaux)...	1,670
Total..	2,815

Ce lest a coûté 356 dollars, ou à peu près 1 dollar 22 la tonne.

Il n'a pas été jeté de l'est dans le fleuve pendant la dernière saison.

Les règlements du port ont été distribués à tous les navires qui fréquentent le havre pendant la saison de navigation, et on a veillé avec soin à ce qu'ils fussent observés.

En sus de la besogne courante du port et du bureau, on a logé dans le bassin Louise, au brise-lames et au quai de la Pointe-à-Carcy 254 steamers de long cours, soit 61 de plus que l'année dernière.

On a logé aux mêmes quais 21 voiliers de long cours, soit 15 de moins que l'année dernière.

Les vaisseaux de Sa Majssté le *Crescent*, le *Talbot*, le *Pearl*, le *Psyche* et le *Quail* sont arrivés le 11 septembre et ont jeté l'ancre dans la rade.

Le dernier voilier de long cours, la barque *Strathmuin*, a pris la mer le 22 octobre.

Le dernier steamer transatlantique, chargé de houille, le *Polino*, est arrivé le 25 novembre.

Le dernier steamer transatlantique à marchandises, le *Mayflower*, est arrivé le 25 novembre.

Le dernier bateau à passagers de la Cie Richelieu et Ontario, le *Saguenay*, est arrivé du Saguenay et des ports intermédiaires le 14 novembre.

Le dernier bateau à passagers de la Compagnie Richelieu et Ontario, le *Quebec*, et parti pour Montréal le 26 novembre.

Le dernier paquebot transatlantique, le *Lake Ontario*, a quitté le port le 23 novembre,

Le dernier steamer à passagers transatlantique, le *Laurentian*, a quitté le port le 25 novembre.

Le dernier steamer à marchandises transatlantique, le *Mayflower*, a quitté le port le 3 novembre à 10 heures 45 du soir.

La glace s'est formée sur la rivière Saint-Charles le 27 décembre.

Le 1er janvier il ne s'était pas encore formé de glace dans le chenal du nord.

La goélette à vapeur *Marie-Joséphine* a quitté le port à destination de Murray-Bay avec une cargaison mixte le 10 décembre et est revenue le 12 décembre.

Des avis défendant aux gens de décharger des déchets dans le port, dans les docks, etc., ont été affichés dans des endroits convenables et on a pris toutes les précautions nécessaires pour empêcher la violation du règlement à cet effet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES C. SULLIVAN,
Maître de port.

Recettes et dépenses.

Dt.

1899.		$ c.	$ c.
31 déc..	Droits de tonnage	12,343 84	
	" d'importation	3,915 98	
	" d'exportation	4,547 78	
	" de port	2,286 41	
			23,094 01
	Recettes des propriétés—		
	Bassin Louise, quais et magasins affermés. Dû par et porté au compte du gouvernement fédéral pour terrain occupé pour fins d'immigration	36,966 79	
		13,845 48	
			50,812 27
	Terrains de grève et en eau profonde		1,273 69
	Compte d'intérêt—		
	Douze mois d'intérêt sur compte courant à la banque Nationale		2,135 59
	Divers		32 50
			77,348 06

Av.

1889.		$ c.	$ c.
31 déc..	Appointements du personnel, y compris les frais d'ingénieurs et de contrôle des nouveaux travaux en cours		9,393 24
	Salaires des surveillants de goélettes		403 75
	Gratification d'un an d'appointements à M. Jos. F. Golden, gardien de quai à sa retraite		1,000 00
	Frais de justice		1,158 02
	Dép. sur propriétés, taxes, répar. et entretien du bassin Louise, des quais et des magasins		20,427 19
	Revision des lois		284 00
	Frais de notaires		129 20
	Commissaires		2,515 00
	Service du maître de port		169 50
	Gratification au pilote Chouinard		100 00
	Feux d'alignement		110 00
	Feronnerie		208 17
	Papeterie		415 91
	Rapport, etc., pour 1898		340 80
	Auditeurs pour 1898		200 00
	Cie du gaz de Québec		86 46
	Cie de téléphone Bell		86 81
	Polices de gar. pour le sec. et le teneur de livres		60 00
	Enlèvement de la neige		75 00
	Frais d'examen des apprentis pilotes, sténographe, etc		157 32
	Dr Wilf. Beaupré, examen de vieux pilotes		32 50
	Maître de port de Saint-Thomas, rapport relatif aux bateaux lesteurs		50 00
	Impressions, annonces, fournitures de dessin et divers		785 20
	Six mois d'intérêt au 1er janv. 1900, sur $150,000 de prem. obligations préférentielles à 4 p. 100		6,000 00
	Solde composé comme suit :—		
	Surplus de recettes de la douane, et recettes du bassin Louise, quais et magasins, en plus des frais d'exploitation et de l'intérêt sur les premières obligations privilégiées	19,314 51	
	Dû par et porté au compte du ministère de l'Intérieur pour affermage de terrain occupé pour des fins de l'immigration en 1899	13,845 48	
			33,159 99
			77,348 06

Bureau des Commissaires du Port,
Québec, 2 janvier 1900.

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BILAN DU 31 DÉCEMBRE 1899.

Dt.

	$ c.	$ c.
Somme au débit des concessionnaires de terrains de grève et en eau profonde		40,815 90
Somme au débit de Divers pour loyers, quaiage, etc.		8,453 76
Réclamations contre l'Etat, non réglées		195,492 55
Quai du brise-lames		225,563 08
" de la Pointe-à-Carcy		288,907 40
" des Indes		48,552 99
" du Grand-Tronc		15,740 32
" Wellington		86,541 85
" Atkinson		51,103 20
" Reynar		9,918 29
Approfondissement à la Pointe-à-Carcy		86,275 36
Travaux d'amélioration, rivière Saint-Charles		3,119,058 98
" bord du fleuve—		
Prolongement du brise-lames	19,210 22	
Pointe-à-Carcy	151,730 81	
		170,941 03
Argent—		
En caisse	785 38	
A la banque Nationale	31,770 58	
		32,555 96
Chalan à clapets		5,609 28
Grue à vapeur		5,105 21
Mobilier du bureau		3,674 97
Vérins		394 87
Ancres		264 38
Outils		2,737 26
Bois de construction		11,725 00
Pierre		537 50
Sonnette		33 70
Comptes à recevoir		572 96
Compte en souffrance—		
Loyers de novembre et décembre	1,554 14	
Arrérages d'intérêt au 24 décembre sur concessions de grève et d'eau profonde	984 24	
		2,538 38
		4,413,114 18

Av.

	$ c.	$ c.
Terrains de grève et en eau profonde		55,461 87
Receveur général		43,380 00
Débentures du port de Québec		3,612,802 42
Premières obligations privilégiées		153,000 00
Magasin de pierre nº 4		1,897 00
Comptes courants		58 93
Profits et pertes		546,513 96
		4,413,114 18

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
QUÉBEC, 2 janvier 1900.

JAS. WOODS, *secrétaire-trésorier*.

Nous certifions par le présent que nous avons examiné les livres et pièces justificatives de la commission du port de Québec jusqu'à la date du 31 décembre 1899, et que le bilan, tel qu'on le trouve aux pp. 570, 571, 572 et 573 du journal, est exact.

L. A. BERGEVIN,
ARTHUR E. SCOTT, } *auditeurs.*

ETAT de l'actif et du passif d'après le bilan jusqu'à date.

1899.	Actif.	$ c.	$ c.
31 déc.	Biens-fonds—		
	Quai du brise-lames	225,563 08	
	" de la Pointe-à-Carcy	288,907 40	
	" des Indes Orientales	48,552 99	
	" du Grand-Tronc	15,740 32	
	" Wellington	86,541 85	
	" d'Atkinson	51,103 20	
	" de Reynar	9,918 29	
			726,327 13
	Améliorations du port—		
	Rivière Saint-Charles	3,119,058 98	
	Approfondissement du côté intérieur du quai de la Pointe-à-Carcy	86,275 36	
			3,205,334 34
	Améliorations du port, bord du fleuve—		
	Prolongement du brise-lames	19,210 22	
	Pointe-à-Carcy	151,730 81	
			170,941 03
	Argent—		
	En caisse	785 38	
	A la banque Nationale	31,770 58	
			32,555 96
	In *re* terrains de grève et en eau profonde—		
	Capital au débit Divers	34,644 00	
	Arrérages d'intérêt au 24 juin	6,171 90	
	" " 24 décembre	984 24	
			41,800 14
	Loyers, quaiage, etc.—		
	Divers d'après le bilan	8,453 76	
	Loyers pour novembre et décembre	1,554 14	
			10,007 90
	Réclamation contre l'Etat, non réglées		195,492 55
	Chalan à clapets		5,609 28
	Grue à vapeur.		5,105 21

1899.	Passif.	$ c.	$ c.
31 déc.	Débentures du port de Québec	3,612,802 42	
	Receveur général	43,380 00	
	Premières obligations privilégiées.	150,000 00	
	Six mois d'intérêt sur premières obligations privilégiées au 1er janvier 1900	3,000 00	
	Comptes courants	58 93	
			3,809,241 35
	Surplus, composé comme suit—		
	Terrains de grève et en eau profonde	55,461 87	
	Magasin de pierre n° 4	1,897 00	
	Profits et pertes	546,513 96	
			603,872 83

Vérins		394 87			
Ancres		264 38			
Bois de construction		11,725 00			
Pierre		537 50			
Outils		2,737 26			
Sonnette		33 70			
Mobilier		3,674 97			
Comptes à recevoir		572 96			
		4,413,114 18			4,413,114 18

Bureau des Commissaires du Port,
Québec, 2 janvier 1900.

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

Nous certifions par le présent que nous avons examiné les livres et l'état de l'actif et du passif de la commission du port de Québec pour l'année 1899, et que nous les avons trouvés exacts.

L. A. BERGEVIN,
ARTHUR E. SCOTT, } *auditeurs.*

QUÉBEC, 2 janvier 1900.

DÉPENSE IMPUTABLE SUR LE CAPITAL, POUR L'ANNÉE 1899.

TRAVAUX DU CÔTÉ DU FLEUVE.

Agrandissement du quai de la Pointe-à-Carcy	$ 121,488 67	
Brise-lames, coude, etc	15 00	
		$ 121,503 67
Travaux, d'amélioration, rivière Saint-Charles		84 00
Anse Ottawa		587 04
Mobilier du bureau		83 00
Outillage		70 27
Sonnette		33 70
Drague à vapeur		50 00
		$ 122,411 68

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DU PORT DE QUÉBEC.

—	1898.	1899.	Différence en 1899.	
	$ c.	$ c.	$ c.	
Droits de tonnage	12,609 69	12,343 84	265 85	Diminution.
" d'importation	3,442 73	3,915 98	473 25	Augment.
" d'exportation	3,858 82	4,547 78	688 96	"
" de port	2,275 98	2,286 41	10 43	"
Recettes des immeubles	45,640 50	50,812 27	5,171 77	"
Intérêt	1,591 93	2,135 59	543 66	"
Lots de grève et d'eau profonde	1,301 75	1,273 69	28 06	Diminution.
Divers	4 80	32 50	27 70	Augment.
Intérêt et primes sur obligations	3,550 27	....	3,550 27	Diminution.
	74,276 47	77,348 06	3,071 59	Augment.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT.
QUÉBEC, 3 janvier 1900.

Au Président et aux Commissaires,
Commission du port de Québec.

MESSIEURS,—Nous avons l'honneur de faire rapport que nous avons examiné les livres et les pièces justificatives de la commission pour l'année 1899, et nous sommes heureux de déclarer que nous avons trouvé le tout en bon ordre.

Nous devons remercier le secrétaire-trésorier de nous avoir donné toutes les facilités possibles.

Nous avons l'honneur d'être, messieurs,
Vos obéissants serviteurs,

L. A. BERGEVIN,
ARTHUR E. SCOTT,
Auditeurs.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DE BELLEVILLE POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

BELLEVILLE, 16 janvier 1900.

A l'honorable
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—La commission du port de Belleville a l'honneur de présenter sous ce pli un état des recettes et des dépenses du service du port pour l'année expirée le 31 décembre 1899.

Egalement inclus se trouve le rapport du maître de port pour la même période.

La plus grande partie de la somme portée en compte sous le chef " Amélioration du port " a été dépensée sur la levée du sud de la rivière. Cette levée est maintenant terminée jusqu'à son extrémité du sud adjoignant les piers des barrages flottants.

On s'attend qu'elle protégera la terre du côté ouest du port contre les inondations et les grandes crues, et qu'en resserrant la rivière à son embouchure (ainsi que recommandé par les ingénieurs du gouvernement), elle diminuera de beaucoup les effets de la débâcle au printemps.

Les terres employées à cette construction provenaient du dragage exécuté dans le port de bonne heure pendant l'été.

Le dragueur a fait d'excellente besogne en enlevant les obstructions qu'il y avait dans le port, et en approfondissant et dressant les chenaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEORGE WALLBRIDGE,
Président de la commission du port de Belleville.

ÉTAT des recettes et dépenses des commissaires du port de Belleville, Ontario, pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

DT.

Recettes.	$ c.	$ c.
Droits de port perçus durant l'année d'après l'état du maître de port		2,605 38
Loyer d'une maisonnette sur le bord de la rivière pour 10 mois jusqu'au 31 oct. 1899	25 00	
Déduction pour réparations	4 28	20 72
Matériaux—		
Reçu de la Bay of Quinté Bridge Co. pour terres de dragage	39 00	
Reçu pour bois vendu	5 00	44 00
		2,670 10
Solde en caisse au 1er janvier 1899		850 76
		3,520 86

AV.

Dépenses.	$ c.	c.
Bouées—Placement, enlèvement et peinture		8 42
Barrages flottants—Ouverture et enlèvement		100 00
Plans et relevés pour le ministère des Travaux publics		19 00
Coupe de la glace pour combattre la crue des eaux		37 00
Amélioration du port—		
Achèvement de la levée sur le côté ouest de la rivière	1,025 65	
Réparations à la levée de l'île	179 65	1,205 30
Intérêt sur découvert à la banque		4 65
Appointements—		
Maître de port, 12 mois	600 00	
Commis	60 00	660 00
Dépenses de bureau—		
Loyer de bureau, de magasin et d'embarcation	30 00	
Combustible, $4.50 ; réparations à l'embarcation, $5.90	10 40	
Papeterie et frais de port, $7.15 ; divers, $2.25	9 40	
Frais de voyages	1 50	
Consultation d'hommes de loi et papiers	16 50	67 80
		2,102 17
Solde en caisse et en banque		1,418 69
		3,520 86

Canada,
province d'Ontario,
comté de Hastings,
savoir :

Rapport des commissaires du port de Belleville pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

Je, George Wallbridge, marchand de la ville de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement :

1. Que je suis président de la commission du port de Belleville.
2. Que l'état ci-annexé est un état des recettes et dépenses de la commission du port de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1899.
3. Que cet état, tel qu'il est dressé, est exact et fidèle.
4. Que, au meilleur de ma connaissance et croyance, rien de ce qui doit y figurer n'en est omis sciemment, ou y est inexactement inséré.

Et je fais cette déclaration en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l'*Acte du Canada concernant la preuve*, 1893.

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, ce 18 jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur 1900.

G. Masson,
Notaire public.

GEO. WALLBRIDGE.

Belleville, 6 janvier 1900.

A l'honorable
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—Le soussigné, maître de port de la cité de Belleville, à l'honneur de vous présenter le rapport suivant pour l'année 1899 :—

Droits d'importation sur 14,103 tonnes de houille, moins déduction sur 181 tonnes transbordées	$	1,401 25
Droits sur 693,147 pieds de bois de service		34 63
" 890,000 bardeaux		26 70
" 1,233 bois de chauffage		61 65
" 180,000 lattes		2 27
" 47 tonnes de ciment		4 70
" 1,217 tonnes de marchandise		121 70
" 101 " sel		10 10
" 291 " glaise à poterie		17 46
" 9,500 " boisseaux de maïs		11 87
" 2,000 " " d'avoine		2 50
" 108½ tonnes de tomates		10 85
" 60 pieds cubes de pierre		1 20
" 760 boisseaux de pois		95
		$1,708 83

Droits d'exportation sur	120,485 billots, etc	$	759 15
"	97,150 pieds de bois de service		9 71
"	15,731 boisseaux d'orge		19 66
"	1,411 " de seigle		1 76
"	5,635 " de pois		7 08
"	1,673 " d'avoine		2 09
"	27,124 " de blé		33 09
"	83 tonnes de fromage		8 30
"	70,000 bardeaux		2 10
"	464½ tonnes de marchandises		46 45
"	2,000 pieds de bois de service		0 10
"	300 verges cubes de pierre		6 00
"	25,000 briques		1 25
		$	987 55

Total des droits perçus dans le cours de la saison :—

Provenant des importations	$	1,707 83
Provenant des exportations		897 55
Total	$	2,605 38

La somme des droits perçus est beaucoup plus élevée que l'année dernière, l'importation de la houille ayant été beaucoup plus considérable cette année.

En enlevant les obstacles à la navigation du chenal de l'ouest et aussi le long des docks du côté de l'est, le printemps dernier, le dragueur a fait des travaux très utiles.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. COLLINS,
Maître de port.

CANADA,
Province d'Ontario,
Comté de Hastings,
Savoir :

Rapport du maître de port de la cité de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1899.

Je, DANIEL COLLINS, maître de port de la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement :

1. Que je suis maître de port de Belleville.
2. Que mon rapport ci-annexé contient un état fidèle, exact et complet des recettes du port de la cité de Belleville pendant l'année expirée le 31 décembre 1899.
3. Que ce rapport est à tous autres égards fidèle et exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

Et je fais cette déclaration solennelle en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l'*Acte du Canada concernant la preuve*, 1893.

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, le 18e jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur 1900.
G. MASSON,
Notaire public.

D. COLLINS,
Maître de port.

ANNEXE Nº 6.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DE TROIS-RIVIÈRES POUR L'ANNÉE 1899.

COMMISSAIRES :

M. ALEX. HOULISTON, président,
M. NAP. LAJOIE, M. HENRY A. HART,
M. ARTHUR OLIVER, M. P. A. DROLET,
M. GEORGE BALCER, secrétaire.

L'année a été marquée par un progrès soudain et, nous l'admettons volontiers, quelque peu inattendu dans le mouvement de la navigation en 1899.

D'une moyenne d'uue quarantaine de navires et de 70,000 à 75,000 tonneaux pour les cinq dernières années, notre commerce maritime a atteint les chiffres de 73 navires et de 160,840 tonneaux aux seuls quais de Trois-Rivières, ce qui a porté les totaux

A 91 navires, et....................	200,686	tonneaux,	
Contre 53 navires, et..............	71,264	"	en 1898,
Et 49 navires, et...	69,689	"	en 1897,

soit, un gain de plus de 100 pour 100 dans le nombre des navires et de 150 pour 100 dans le tonnage, en comparaison avec la meilleure saison que nous ayons encore jamais eue.

Depuis nombre d'années notre commerce s'est régulièrement accru, et presque tous nos rapports précédents ont fait preuve d'un progrès marqué. Mais ni la prospérité générale du pays, ni la manifeste influence directe du développement de l'activité industrielle dans cette partie de la province, ne saurait à l'heure présente expliquer la croissance anormale du mouvement commercial en 1899. Il faut en trouver la raison dans d'autres facteurs également puissants.

En première ligne, parmi ces derniers sont la situation géographique et les avantages naturels d'un port qui s'étendant des milles entiers le long du chenal principal de 30 pieds sur une largeur de milliers de pieds, peut offrir aux navires à des frais relativement peu élevés des avantages difficiles à rencontrer ailleurs sous le rapport de l'étendue utilisable, de la facilité de concentrer le fret et de charger et décharger les navires. C'est ainsi que nous pouvons expliquer qu'avec des travaux relativement peu considérables pour un aussi grand trafic, nous avons fini par attirer l'attention des plus grandes compagnies de navigation, qui, jusqu'à tout récemment, n'auraient pas songé à risquer le long de nos quais leurs grands steamers de 10,000 tonneaux.

Lorsque, dans notre rapport de l'an dernier, nous nous enorgueilissions d'une organisation capable de faire face au moins d'ici à un certain temps à tous les besoins du trafic moderne, nous ne comptions pas voir les grands navires se donner rendez-vous en si grands nombres à nos quais, et les marchandises se présenter en plus d'une occasion en quantités trop grandes pour trouver place en nos entrepôts. Il est donc devenu urgent pour nous de nous occuper de nouveaux travaux dans notre port.

Affectant à cette fin une somme qu'on avait destinée à des travaux d'intérêt plus local, la commission a entrepris aussitôt la construction d'un autre quai de 30 pieds de profondeur. Mais nous étions à peine à moitié de la saison que nous avons été convaincus qu'il ne faudrait rien moins que l'achèvement complet de la section de l'est pour faire face au seul commerce du bois; tandis que dans la section de l'ouest les quais demandaient d'être prolongés d'au moins 600 ou 700 pieds pour les besoins toujours croissants du commerce de charbon.

Voilà pour le commerce tel qu'il est aujourd'hui.

Mais quand les premiers travaux à la chute de Shawinigan seront complétés; quand les gigantesques établissements industriels qui y sont en voie de construction seront en activité, et que d'autres dont il est question seront fondés à Trois-Rivières, on se demande: les agrandissements que l'on projette seront-ils suffisants pour répondre à notre commerce toujours croissant.

Nous savons, par exemple, que la production de la Laurentide Pulp Co., à Grand-Mère, dépassera cette année 200,000 tonneaux; une partie sera consommée ici, mais la plus grande partie sera exportée. Pour une pareille production il faudra, à part du bois et des autres matières premières, de 25,000 à 30,000 tonneaux de houille, de soufre, d'argile, etc., tous articles qui nous viennent par la mer.

Avec la production des forges de Radnor et d'autres établissements moins importants qui sont déjà en activité, nous ne nous éloignons pas trop de la vérité en disant que d'ici à quelques années nous aurons 500,000 tonneaux de fret de plus, et cela autant pour le bénéfice de la navigation maritime que du commerce de transport par terre ou par le fleuve; et plus que jamais il y aura lieu de se poser la question: comment faire face à tout ce fret?

Et ce n'est pas tout.

En août dernier, vers le temps où les eaux du Saint-Laurent étaient les plus basses, on a sérieusement discuté la question d'expédier du bétail de Trois-Rivières. Les plus grands steamers étant, à cause des circonstances, incapables de prendre une cargaison complète à Montréal, les intéressés sont venus à la conclusion que notre port étant le plus près de Montréal, et n'ayant pas à souffrir de l'incommodité de fortes marées, serait le plus en état de remédier à l'inconvénient périodique des basses eaux. On prenait des mesures pour expédier d'ici une partie des 30,000 têtes de bétail qui restaient à embarquer, lorsque—par suite du peu d'eau en face de la rivière Champlain—trois steamers essuyèrent successivement de légers accidents dans le chenal principal. Bien que le dragueur du gouvernement eut immédiatement enlevé les obstacles, on crut qu'il vaudrait mieux aller à Québec pour prendre le chargement—même à beaucoup plus grands frais—jusqu'à ce que notre port eut plus de quaiage et une meilleure installation pour ce commerce.

Ainsi il est évident que même aujourd'hui notre installation ne répond pas complètement aux besoins, et quant au commerce qui va nous venir il n'y a pas de temps à perdre avant de faire les travaux nécessaires.

Mais ici repose une autre question sérieuse:

"La commission est-elle en état de faire les fortes dépenses nécessaires pour d'aussi grands et dispendieux ouvrages?"

Avec les exigences du trafic moderne, le développement du commerce et de la navigation; l'accroissement constant des dimensions et du tirant d'eau des navires demandant tous des facilités spéciales, Trois-Rivières, pas plus que Montréal, Québec ou tout autre port, ne peut disposer de ressources suffisantes pour aller au delà d'une certaine limite. Essayer de faire de nouveaux emprunts et affaiblir de propos délibéré ses finances ne saurait guère être que d'un douteux avantage; imposer de nouveaux impôts, augmenter les droits de port qui existent déja serait d'un faible secours, et une politique risquée condamnée à bon droit par tout le monde.

Il ne reste qu'une solution logique:

La participation du Dominion dans les frais de tous les travaux extraordinaires qui s'imposent.

Ici comme dans toutes les autres parties du pays, l'action et l'intervention du gouvernement est une condition primaire de l'établissement de travaux d'intérêt purement public. Il n'est pas ici question d'intérêt local, de faveur politique, d'amour de clocher. Il faut envisager la situation avec largeur de vue. Ou le développement actuel et futur du commerce du Dominion n'est qu'un mythe, ou l'état de choses demande qu'on s'en occupe de la façon la plus sérieuse et la plus prompte.

Du reste les grands ports ne sont pas les seuls qui méritent qu'on s'en occupe. Les intérêts du commerce s'imposent à l'attention partout, dans leurs détails et leurs ramification, et dans notre partie du pays, où de nouveaux et puissants facteurs travaillent en ce moment à préparer une ère de développement industriel sans précé-

dent, le gouvernement va nécessairement avoir à exercer une sollicitude particulière.

L'opinion publique est loin d'être hostile à ces vues, et nous avons raison de croire que le gouvernement—qui a les yeux ouverts sur la situation—ne faillira pas à son devoir.

Etat comparatif des exportations et des importations au port de Trois-Rivières pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

Le volume total du commerce direct avec l'étranger, d'après la douane et les rapports consulaires en 1899, a été de 2,235,150 dollars, comme suit :

Exportations..	$ 1,856,850
Importations..	378,300

C'est le chiffre le plus élévé qui ait encore été atteint.

En 1898 le total était de..	$ 1,785,180
En 1897 " "	1,633,037

Ainsi en 1899 nous avons un accroissement de 450,000 dollars, soit de 30 pour 100, en comparaison avec le chiffre de 1898, et de 600,000 dollars, ou de 37 pour 100, relativement à celui de 1897.

Si l'on pousse plus loin la comparaison, nous voyons que les exportations, en 1899, ont primé de 782,000 dollars, ou 66 pour 100, celles de 1898, et de 415,000, ou 29 pour 100, celles de 1897.

Les importations en 1899 sont en décroissance de 232,000 dollars sur celles de 1898, mais dépassent de 186,000 celles de 1897. L'écart de 1888 s'explique par l'importation, cette année-là, de machines dispendieuses pour les usines à pulpe et à papier de Grand-Mère. En 1900, les chiffres seront encore élevés pour ce chapitre, à raison de l'outillement des établissements gigantesques de Shawinigan.

Le progrès de nos importations suivant son cours régulier, pas n'est besoin de commentaires. Il n'en est pas ainsi des exportations, dont les détails peuvent fournir des renseignements plus utiles.

Pour la première fois depuis nombre d'années nos exportations à la Grande-Bretagne ont dépassé celles à destination des Etats-Unis, et cela par un chiffre très important.

Jamais nous n'avions envoyé à la métropole pour plus de 500,000 dollars. Cette année nous avons atteint le million, soit, une majoration d'exactement 100 pour 100.

On peut dire, il est vrai, que le prix du bois de service, par exemple, étant très élevé, le chiffre de l'augmentation sous ce rapport n'est guère aussi significatif.

Il en est ainsi jusqu'à un certain point; mais une moyenne de 11 dollars 50 par 1,000 pieds ne diffère pas beaucoup de la moyenne des années précédentes, et reste même au-dessous de la moyenne de plusieurs autres saisons. Les quantités d'un autre côté sont de beaucoup plus significatives. Elles dépassent en 1899 de 90 pour 100 celles expédiées en 1898, de 70 pour 100 celles exportées en 1897, et de 80 pour 100 celles que nous avons envoyées en 1896.

Une autre chose à remarquer c'est le progrès dans l'exportation de la pulpe et du papier à destination de la Grande-Bretagne. C'est là une catégorie de produits qui va tenir dorénavant dans nos exportations une place importante et qui ne fera que grandir.

Il est bon aussi de mentionner que dans ce qui précède n'est aucunement compris ce que nous envoyons indirectement en Angleterre. Nous envoyons encore annuellement par la voie de Montréal pour plus de 600,000 dollars de fromage et de beurre, et plusieurs milliers de tonneaux de notre foin sont embarqués tous les ans par les steamers qui portent des bestiaux.

Bien que plus considérables qu'en 1898 et à peu près les mêmes qu'en 1897, nos exportations aux Etats-Unis en 1899, ont été de 140,000 dollars de moins qu'en 1896.

L'écart est dû aux faibles quantités de bois de service expédiées par suite du droit de 2 dollars prélevé sur le bois aux Etats-Unis.

En la dernière année ci-dessus mentionnée 42,000,000 de pieds de bois d'une valeur de 374,000 dollars ont été expédiés, tandis que les chiffres sont tombés en 1897 à 28,500,000 pieds et 270,000 dollars, et même, en 1898, à 19,500,000 pieds d'une

valeur de 135,000 dollars seulement; 1899 les relevant à environ 30,000,000 de pieds et 265,000 dollars, la moyenne en bénéficie, bien qu'elle ne donne pas la valeur exacte de l'augmentation dans les prix qui s'est dernièrement si bien maintenue sur le marché des Etats-Unis.

Le bois à pulpe a gagné environ 10,000 cordes sur 1898, et environ 16,000 sur 1897. La quantité expédiée en 1899 a été de 66,350 cordes valant 240,000 dollars.

Tous les ans s'affirme un progrès dans l'exportation de ce produit, bien que le prix ne varie pas beaucoup. Le changement qu'on se propose de faire dans la politique fiscale du gouvernement de Québec, en imposant un plus fort droit de coupe sur le bois à pulpe non fabriqué dans la province, aura sans doute un effet sur l'exportation de l'année prochaine. Nous sommes cependant sous l'impression que les choses se redresseront d'elles-mêmes; le bois coupé sur les terres des particuliers ne tombant pas sous le coup de l'impôt et une différence de même $1.50 la corde dans la matière première pourrait bien ne pas faire une très grande différence en définitive dans la valeur d'un tonneau de papier aux Etats-Unis.

L'exportation de la pulpe aux Etats-Unis n'a pas diminué en 1899; on peut en dire autant de la plupart des autres articles d'exportation.

Les exportations à destination des autres pays sont restées faibles.

La France a reçu trois cargaisons de bois de service et quelques centaines de tonneaux de fer.

L'Espagne n'a eu que deux cargaisons de bois de service; tandis qu'on a fait des envois d'essai de papier en Hollande et en Belgique. On a ouvert un assez bon débouché pour ce produit dans les colonies australiennes.

Nous pouvons noter en outre que le total de l'exportatiou de notre principal produit, le bois de service, s'élève au chiffre respectable de 106,000,000 de pieds et représente une valeur de 1,165,000 dollars : 76,500,000 pieds en 80 cargaisons à destination des Iles Britanniques et des autres marchés de l'Europe, 29,000,000 de pieds en 490 barges et une quantité par chemins de fer, allés aux Etats-Unis. A une moyenne de 44·6 par standard de Peterbourg, le fret pour l'Europe représente plus de 400,000 dollars. Si l'on ajoute l'autre fret, les recettes des steamers transatlantiques pour notre port n'ont pas été moins d'un demi-million de dollars en 1899.

En terminant je prends la liberté de citer une opinion du dehors sur la valeur de notre port relativement au développement industriel qui se manifeste actuellement dans notre région.

Dans un rapport au président de la Shawinigan Water & Power Co, les ingénieurs hydrauliques et mécaniciens, parlant des facilités pour le transport et après avoir considéré la question des chemins de fer, s'expriment comme suit :

" Vous avez à Trois-Rivières les plus grandes commodités pour l'expédition des marchandises par voie ferrée et par eau. C'est là un endroit tout particulièrement à désirer pour la fabrication de produits à exporter, attendu que des navires à destination de toutes les parties du monde y font escale. Il n'y a pas d'autre endroit possédant une force hydraulique d'une pareille puissance que l'on puisse aussi économiquement transmettre à un point que visitent les navires de long cours. Votre compagnie sera en état de vendre la force motrice à Trois-Rivières à meilleur marché qu'elle ne peut s'acheter en aucun autre port du monde."

Ci-suit un état sommaire des exportations :—

Aux Etats-Unis:—

Bois de service, 29,800 pds, mesure de planche, ...	$ 265,535
Autres bois..........	14,590
Bois à pulpe, 66,349 cordes..........	239,560
Pulpe..........	144,270
Produits des champs et de la ferme	30,555
" mines..........	87,475
Autres produits et articles fabriqués..........	6,340
Effets de ménage..........	18,715
	$ 807,040

En Grande-Bretagne—		
Bois de service, 74,500 pds, mesure de planche	$	877,380
Bois de construction		1,480
Papier et carton		124,195
Foin		180
	$	1,003,235
En France—		
Bois de service, 903,500 pds, mesure de planche	$	10,055
Fonte en saumon		7,500
	$	17,555
En Espagne—		
Bois de service, 888,000 pds, mesure de planche	$	10,000
En Hollande et en Belgique—		
Papier et fonte en saumon	$	2,195
En Australie—		
Papier	$	16,835
Total des exportations	$	1,856,950

IMPORTATIONS.

Des Etats-Unis—		
Outillage, ferronnerie et machines	$	90,400
Métaux		12,950
Produits chimiques		7,890
Brique réfractaire, sable, argile, pierre à meules		5,130
Houille		11,830
Céréales et comestibles		19,130
Cotons et lainages		13,245
Articles de fantaisie		4,175
Cuirs et articles en cuir		26,790
Autres articles fabriqués		10,355
Bois et articles de bois		1,795
Peaux et cuirs verts		3,665
Tabac non préparé		5,475
Livres, imprimés et papeterie		3,645
Divers		12,185
Effets de colons		26,235
	$	254,895
De la Grande-Bretagne—		
Cotons et lainages	$	8,545
Articles d'habillement et de fantaisie		2,565
Autres articles fabriqués		650
Cuir		1,260
Soufre		18,520
Argile à porcelaine		2,700
	$	34,240

De France—		
Articles d'habillement et de fantaisie	$	1,315
Fourrures		220
Livres et papeterie		930
Vins et eaux-de-vie		790
	$	3,255
De Hollande—		
Genièvre	$	4,015
D'Allemagne—		
Cuirs et articles en cuir	$	1,030
Articles d'habillement et de fantaisie		125
Divers		420
	$	1,575
D'Autriche—		
Fourrures	$	325
Des provinces maritimes—		
Houille (24,500 tonneaux)	$	80,000
Total des importations	$	378,305
Grand total des opérations directes—		
Exportations	$	1,856,950
Importations		378,305
	$	2,235,255

GEORGE BALCER,
Secrétaire.

Bureau des Commissaires du port,
TROIS-RIVIÈRES, 24 février 1900.

RELEVÉ du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs qui ont fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau de la douane de Trois-Rivières durant l'année 1899.

TRAFIC TRANSATLANTIQUE.

Relevé des navires entrés au port.	No.	Tonnes.	Relevés des navires sortis du port.	No.	Tonnes.
Total des arrivages	91	200,686	Total des départs	91	200,686
Vapeurs	89	198,502	Anglais et canadiens	84	189,150
Voiliers	2	2,184	Norvégiens	4	5,748
			Danois	2	4,674
			Russes	1	1,114

PORT DE TROIS-RIVIÈRES.

Arrivés.	No.	Tonnes.	Partis.	No.	Tonnes.
Vapeurs	71	158,656	Pour la Grande-Bretagne	59	136,490
Voiliers	2	2,184	" l'intérieur	10	15,210
			" Anvers	2	5,459
			" l'Espagne	2	3,681

PORTS DÉPENDANTS—BATISCAN.

Vapeurs	3	8,232	Grande-Bretagne	3	8,232

LAC SAINT-PIERRE—PIERREVILLE, LOUISEVILLE.

Vapeurs	15	31,614	Grande-Bretagne	14	28,870
			Anvers	1	2,744

ÉTATS-UNIS.

——	Nombre.	Tonnage.
Port de Trois-Rivières—Bateaux américains pour la navigation des canaux.	496	47,453
Ports dépendants—Bateaux et barges américains pour la navig. des canaux.	185	17,575
	681	65,028

TRAFIC DE L'INTÉRIEUR.

Bateaux non enregistrés	105	....
Goélettes et barges	56	5,184
Bateaux à vapeur et remorqueurs	131	13,951
	292	19,135

RÉCAPITULATION.

Trafic océanique	91	200,686
Etats-Unis	681	65,028
Local	292	19,135
Total	1,064	284,849

(Non compris les bateaux de la Compagnie Richelieu et Ontario, et ceux du marché et du voisinage.)

RECETTES et dépenses de la Commission du port de Trois-Rivières pour l'année 1899.

RECETTES.

Mois.	Perception des droits de port.									Produits de		
	Bureau des commissaires.					Douane.						
	Droits de tonnage sur navires.	Sur marchandises. Arrivée.	Sur marchandises. Départ.	Commutation.	Loyer de quai et mouillage.	Droits de tonnage.	Sur marchandises. Arrivée.	Sur marchandises. Départ.	Droits de mouillage.	Ventes de débentures.	Billets émis.	Autres sources.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Janvier		15 49	3 60	28 27						20,000 00		
Février			15 70									
Mars			10 83	4 50	200 00							
Avril	2 97	22 53			2 00							
Mai	13 17	3 47	20 73									
Juin	12 19	11 93		100 00	5 25	750 00	750 00	500 00				
Juillet	23 48	163 88	4 59	25 00	36 00							
Août	18 73		8 00		6 40	500 00	1,000 00	1,000 00				
Septembre	117 65	51 23	28 33		2 30							
Octobre	2 58	6 20	28 30		25 00	1,000 00	250 00	750 00				
Novembre	17 23	34 56	106 34	40 00	0 90	1,300 00		700 00				
Décembre	117 00	28 40	8 40	30 00	100 00	79 87	146 68	395 01	546 40			795 13
	325 00	337 68	234 82	227 77	377 85	3,629 87	2,146 68	3,345 01	546 40	20,000 00		795 13

RÉCAPITULATION.

BUREAU DES COMMISSAIRES—			
Droits de tonnage	$ 325 00		
Droits de port, arrivée	337 68		
" départ	234 82		
Commutation	227 77		
Loyer de quai et mouillage	377 85		
		$ 1,503 12	
DOUANES—			
Droits de tonnage	$ 3,629 87		
Droits de port, arrivée	2,146 68		
" départ	3,345 01		
Droits de mouillage	546 40		
		$ 9,667 96	
Total des recettes			$ 11,171 08

RECETTES PROVENANT DE—			
Vente de débentures	$ 20,000 00		
Remboursements	8 00		
Intérêt sur dépôts	787 13		
		20,795 13	
Dépôt en banque et en caisse, 1er janvier 1899		23,279 70	
Total des recettes			$ 55,245 91

RECETTES et dépenses de la Commission du port de Trois-Rivières, etc.—*Fin.*

DÉBOURSÉS.

Mois.	Frais d'administration.						Déboursés imputables à						
	Dépenses courantes.	Appointements et commission.	Loyer.	Impressions et papeterie.	Dépenses de voyages et autres.	Remboursements.	Bureau de l'ingénieur.	Réparations.	Compte de construction.	Outillage.	Compte des biens.	Compte d'intérêt.	Divers.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Janvier	58 70	159 33						12 00	2,050 00	77 50		1,525 00	202 50
Février	13 74	147 33	50 00	16 38			24 50	24 35	3,249 16				
Mars	9 55	147 33	50 00				0 50		4,355 32		530 00		
Avril	20 21	147 33						168 65	521 43	150 00	123 33		
Mai	33 23	147 33		28 70			8 20	147 75	1,800 00	42 28			
Juin	15 45	171 33		33 00		15 07		27 65	834 60		1,237 50	100 00	477 50
Juillet	38 04	157 33	50 00				9 60	47 87	1,057 50	43 10		2,275 00	
Août	17 65	157 33					26 25	235 35	1,200 00	136 10	800 00	12 50	
Septembre	13 61	157 33						233 88	2,100 00		50 70		
Octobre	22 73	157 33	50 00					246 56	2,175 00				
Novembre	23 00	157 33					7 15	30 30	4,100 00				
Décembre	13 85	447 41		27 60		284 50		214 35	1,123 50		2 75		
	279 76	2,154 04	200 00	105 68		299 57	76 20	1,388 71	24,566 51	448 98	2,744 28	3,912 50	680 00

RÉCAPITULATION.

ADMINISTRATION—		
Dépenses courantes	$ 279 76	
Appointements et commissions	2,154 04	
Loyer	200 00	
Impressions et papeterie	105 68	
Remboursements	299 57	
		$ 3,039 05
DÉBOURSÉS—		
Bureau de l'ingénieur	$ 76 20	
Réparations et travaux du port en général	1,388 71	
		1,464 91
Compte de construction	$ 24,566 51	
Outillage	448 98	
Compte des biens	2,744 28	
		27,759 77

Intérêt sur débentures	$ 3,912 50			
Fonds d'amortissement	680 00			
		4,592 50		
Total des déboursés			$ 36,856 23	
Dépôt en banque et en caisse, 31 décembre 1899			18,389 68	
Total				$ 55,245 91

GEORGE BALCER,
Secrétaire-trésorier.

TROIS-RIVIÈRES, 15 janvier 1900.

ANNEXE Nº 7.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE PICTOU POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

PICTOU, 12 janvier 1900.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus les comptes des commissaires du port de Pictou, pour l'année expirée le 31 décembre 1899, avec un état de l'actif et du passif.

Je suis votre obéissant serviteur,

HENRY G. IVES,
Secrétaire.

RECETTES et DÉPENSES à compte des droits de port à Pictou pour l'année expirée le 31 décembre 1899.

1899.	RECETTES.	$ c.	$ c.
1 janv...	Solde à la banque de la Nouvelle-Ecosse	70 00	
31 déc....	Droits de port perçus en 1899	675 25	
			745 25
	DÉBOURSÉS.		
31 déc ...	Payé au maître du port, appointements pour l'année 1899	200 00	
31 "	" aux commissaires du port en 1899	475 25	
31 "	Solde à la banque de la Nouvelle-Ecosse—Réserve pour payer les appointements du maître du port pendant l'hiver de 1900	70 00	
			745 25
31 "	Solde en banque	70 00	

Certifié correct,

D. McDONALD,
Percepteur.

LES COMMISSAIRES du port de Pictou en compte avec Henry G. Ives, secrétaire.

1899.		$ c.	1899.		$ c.
14 janv.	Compte de E. M. McDonald pour 1898	12 15	1 janv.	Solde par compte	612 41
20 "	Compte de Dawson & Son pour 1898	1 70	30 déc.	Déposé par le percepteur, d'après son compte	475 25
26 "	Jas. McDonald, réparer la pompe à bouées	0 50	30 "	Intérêt sur $2,500 de dépôt	128 25
4 avril.	S. Sutherland, solde dû d'après son compte	10 82			
4 "	Intérêt sur hypothèque, un an au 15 nov. 1898	10 56			
2 mai.	Mell, McDonald, balises pour chenal à la rivière de l'Est	4 00			
12 "	John Dalton, pomper la bouée	1 00			
13 "	Thos. Fraser, baliser la rivière de l'Ouest	8 00			
13 "	Wm. Livingston, baliser la rivière de l'Est, enlever un billot du chenal et réparer le quai	23 00			
17 "	Déboursés à New-Glasgow	2 00			
18 "	Jas. A. Fraser, peinture, etc. pour les bouées	2 13			
18 "	Peinturer les bouées et changer la bouée de la rivière du Milieu	6 00			
5 juin.	John McLennan, poinçon pour bouée	3 75			
6 "	John McRea, baliser la rivière du Milieu	8 00			
26 "	Pomper la bouée de la rivière de l'Est	2 00			
6 juill.	Frais de voyage des commissaires	14 00			
14 "	SS. *Drummond*, baliser le chenal de la rivière de l'Est	6 00			
23 août.	Joseph Graham, gardien du quai, New-Glasgow	25 00			
1er sept	G. Reddy, forgeron, réparer les bouées	13 32			
5 "	E. Cameron, ferblantier, réparer une bouée	4 85			
7 oct.	SS. *May Queen*, installer les bouées du port	12 00			
24 "	Wm. Livingston, déblayer le chenal de la rivière de l'Est	1 50			
15 déc.	Enlever les bouées du port	20 00			
30 "	Compte de E. M. McDonald, 1899	25 00			
30 "	Compte de W. B. Ives, 1899	7 00			
30 "	Appointements du secrétaire	100 00			
30 "	Solde à la banque de la Nouvelle-Ecosse	891 63			
		1,215 91	30 déc.	Solde au crédit des commissaires	1,215 91

HENRY G. IVES,
Secrétaire.

PICTOU, 1er janvier 1900.

ANNEXE N° 8.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE SYDNEY-NORD POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
SYDNEY-NORD, C.-B., 11 juillet 1900.

M. JOHN HARDIE,
Député intérimaire du Ministre de la Marine.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le rapport et l'état financier des commissaires du port de Sydney-Nord. Je regrette le retard de l'envoi de ces documents. Ils avaient été mis de côté pour signature et négligés.

Votre obéissant serviteur,

WM. HACKETT.
Secrétaire.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
SYDNEY-NORD, C.-B., 20 janvier 1900.

NOMBRE, tonnage et classe des navires arrivés à ce port pendant l'année terminée le 31 décembre 1899. Montés par 23,825 matelots.

	Nombre.	Tonnage.
Navires océaniques	591	569,454
Cabotiers	139	44,231
Navires	1	1,455
Barques	8	7,240
Barquentines	14	3,746
Brigantins	13	2,405
Goélettes	810	58,150
	1,576	686,681

Exportation de houille en 1899 :

General Mining Association, Ltd	220,000
Dominion Coal Co	1,541,382
	1,770,282

WM. HACKETT
Secrétaire, commissaires du port.

RECETTES et déboursés des commissaires du port pendant l'année terminée le 31 décembre 1899.

1899.	Recettes.	$ c.	1899.	Déboursés.	$ c.
	Solde en caisse le 31 déc. 1898...	1,682 09		Peter McDonald...............	200 00
10 janv.	De la douane, droits de port..	19 93		J. W. Gordon................	200 00
26 "	" " ..	24 69		Joseph Shean....	400 00
28 fév.	" " ..	14 33		Bureau......................	50 00
24 avril.	" " ..	13 45		V. E. Bown..................	45 00
9 mai.	" " ..	78 57		Wm. Hackett	400 00
15 "	" " ..	46 20			
22 "	" " ..	52 88			
29 "	" " ..	67 88			
6 juin.	" " ..	127 09			
12 "	" " ..	71 24			
17 "	" " ..	62 73			
24 "	" " ..	61 23			
1er juill.	" " ..	48 06			
8 "	" " ..	92 66			
15 "	" " ..	47 93			
22 "	" " ..	82 74			
29 "	" " ..	64 39			
5 août.	" " ..	48 84			
12 "	" " ..	71 00			
19 "	" " ..	92 42			
26 "	" " ..	45 97			
2 sept.	" " ..	65 28			
9 "	" " ..	73 36			
16 "	" " ..	52 32			
23 "	" " ..	47 52			
23 "	" SS. *Bruce* pour août..	37 35			
30 "	" douane, droits de port.	67 80			
7 oct.	" " ..	63 07			
14 "	" " ..	42 69			
21 "	" " ..	49 10			
28 "	" " ..	57 08			
4 nov.	" " ..	30 95			
4 "	" SS. *Bruce* pour sept...	44 44			
11 "	" douane, droits de port	46 90			
18 "	" " ..	34 02			
25 "	" " ..	59 19			
25 "	" SS. *Bruce* pour oct ...	40 78			
2 déc.	" douane, droits de port	26 61			
9 "	" " ..	22 60			
16 "	" " ..	31 60			
23 "	" " ..	34 26			
31 "	" quaiage	20 00			
31 "	" SS. *Bruce*, $44.56 pour nov., $44.34 pour déc.	88 90			
31 "	" douane, droits de port	23 21		Solde en caisse	2,680 35
		3,975 35			3,975 35

PETER J. McDONALD,
JAMES W. GORDON,
WM. HACKETT.

SYDNEY-NORD, C.-B., 20 janvier 1900.

ANNEXE N° 9

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE 1899.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 28 février 1900.

Monsieur F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du port de Montréal chargés de l'administration du pilotage, et pour être communiqué à l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, le rapport suivant sur cette administration pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

L'état ci-joint donne les noms, les gains, etc., de tous les pilotes pour la dernière saison, et fait voir une diminution de $4,459.57 comparativement à 1898, année durant laquelle les gains ont dépassé pour près de $10 000 ceux de toutes les années précédentes.

Suit l'indication des différentes provenances du montant total des droits de pilotage reçus dans le cours de la saison :—

NAVIRES BRITANNIQUES.

Vapeurs britanniques	$65,587 51	
Voiliers "	535 36	
		$66,122 87

NAVIRES ÉTRANGERS.

Vapeurs étrangers	$ 8,648 81	
Voiliers "	16 00	
		$ 8,664 81
Total		$74,787 68

Avant l'ouverture de la navigation le choix des pilotes a été fait, comme d'habitude, par les maisons de Montréal ayant des intérêts dans la marine marchande et qui avaient été invitées par lettres à dire si elles désiraient profiter du privilège que leur confère le règlement 109.

Le 4 avril le pilote Zéphirin Bouillé, âgé de 70 ans, reçut un renouvellement de son brevet pour un an, après avoir passé l'examen prescrit par le règlement 103. Le 26 mai, cependant, il offrit sa démission et fut porté sur la liste de la pension à dater du 15 août.

Avant l'ouverture de la navigation le pilote François Desjordy, de Lavaltrie, qui avait été retraité le 1er mai 1897, parce que sa vue faisait défaut, présenta des certificats de médecins établissant que sa vue ne s'était pas améliorée. En conséquence, il fut confirmé sur la liste jusqu'au 1er mai 1900.

Il y a présentement 54 pilotes sur cette liste, dont le règlement 99 limite le nombre à 55.

Dans le cours du mois de mars eut lieu un examen d'apprentis-pilotes auquel se présentèrent huit aspirants, dont deux, messieurs Anthyme Perrault et Achille Bélanger, sortirent victorieux ; ils reçurent, en conséquence, le brevret prescrit par le règlement 96.

La liste suivante donne le nom, l'âge, la résidence et la date du brevet de chaque apprenti pilote qui fait actuellement son temps sous le contrôle de l'administration.

LISTE DES APPRENTIS PILOTES.

N°	Nom.	Age.	Résidence.	Date du brevet.
1	*Perrault, Anthyme	31	Deschambault	14 octobre 1890.
2	*Bélanger, Achille	26	Lotbinière	11 " 1892.
3	Raymond, J. N	30	Sainte-Anne-de-la-Pérade	14 " 1890.
4	Pleau, J. E	29	Deschambault	11 novembre 1890.
5	Veillet, George	30	Sainte-Anne.de-la-Pérade	19 juillet 1892.
6	Labranche, Melville	25	Portneuf	11 octobre 1892.
7	Gagnon, Albert	24	Trois-Rivières	11 " 1892.
8	Paquin, Azarias	26	Deschambault	11 " 1892.
9	Gignac, Arthur	26	Portneuf	11 " 1892.
10	Paquet, Damien	26	Deschambault	30 mai 1893.
11	Bourassa, Henri	24	"	24 octobre 1893.
12	Angers, Alfred	23	Sainte-Anne-de-la-Pérade	30 janvier 1894.
13	Gariépy, J. A. U	20	Saint-Alban	2 juin 1896.

* Brevet décerné le 4 mai 1899 (Art. 96 des Règlements des Commissaires du port).

Vingt-neuf aspirants ont aussi passé à l'examen le 16 août, et les commissaires n'ont pas encore décidé combien de nouveaux apprentis seront brevetés.

LISTE DES ASPIRANTS AU BREVET D'APPRENTI PILOTE.

N°	Nom.	Résidence.	Date de la requête.
1	Gariépy, A. J. P	Lachevrotière	16 janvier 1894.
2	Frenette, Oswald	Portneuf	1er mars 1894.
3	Hamelin, Chas. B	Champlain	17 novembre 1896.
4	Perron, Tancrede	Deschambault	28 " 1896.
5	Angers, J. B	Sainte-Anne-de-la-Pérade	28 " 1896.
6	Patoine, J. B., jeune	Sydney, C.-B	3 décembre 1896.
7	Frenette, Delavoie	Portneuf	25 janvier 1897.
8	Gauthier, Laurent J	Deschambault	26 mars 1897.
9	Perrault, fils, David	"	8 avril 1897.
10	Hamelin, Fortunat	"	19 " 1897.
11	Gauthier, Adélard	"	6 mai 1897.
12	Arcand, J. Emilien	"	7 " 1897.
13	Gauthier, Cyriac	"	9 " 1897.
14	Royer, fils	Québec, 306 rue Saint-Valier	23 " 1897.
15	Gariépy, Henri	Lachevrotière	24 " 1897.
16	Perrault, Jean	Deschambault	25 " 1897.
17	Brunet, Edouard	Montréal	2 " 1898.
18	Carpentier, Eugène	Champlain	28 juin 1898.
19	Fortier, J. Philéas	Saint-Jean, Ile d'Orléans	27 août 1898.
20	Rivard, Frs. Xavier	Grondines	12 septembre 1898.
21	Mayrand, Joseph	Lachevrotière	6 novembre 1898.
22	Arcand Arthur	Portneuf	9 " 1898.
23	Frenette, Georges	"	15 " 1898.
24	Gariépy, Hercule	Deschambault	18 " 1898.
25	Arcand, Alfred	Grondines	11 avril 1899.
26	Bouillé, Henri	Deschambault	5 août 1899.
27	Lachance, Napoléon	Rivière-Lafleur, Ile d'Orléans	6 " 1899.
28	Perrault, Joseph	Deschambault	16 " 1899.
29	Labranche, L. Geo	Portneuf	16 " 1899.

Les sommes reçues et dépensées par les commissaires du port qui constituent la commission de pilotage du district, à part leurs recettes et déboursés en fidéicommis

par la caisse des pilotes invalides de Montréal, dont le rapport et l'état annuels vous ont été envoyés, sont comme suit:—

De H. E. A. Allen, pour deux copies des témoignages dans l'enquête du *Gallia*......$	10 00
Pilotes, $\frac{2}{7}$ des droits de pilotage sur divers navires ..	8 51
Receveur des douanes, Trois-Rivières, $\frac{2}{7}$ des droits de pilotage sur des navires allant à Batiscan et en revenant......	22 35
Receveur des douanes, Sorel, $\frac{2}{7}$ des droits de pilotage sur des navires allant à Sorel et en revenant......	7 91
Receveur des douanes, Montréal, $\frac{2}{7}$ des droits de pilotage pour des navires allant à Montréal et en revenant......	1,416 24
	$1,465 01

DÉPENSES.

Par déficit, rapport de 1898......$	868 48
Pilotes assistant à l'examen d'apprentis......	292 60
Cléophas Auger, dépenses se rattachant à l'inspection du chenal	26 37
Compagnie d'Express Dominion, agent de pilotage à Québec......	0 35
Urquhart et Wright, sténographes à l'enquête *Gallia*	37 00
Geoffrion, Geoffrion et Roy, services professionnels dans des affaires de pilotage......	283 15
H. Hains, rétribution de sténographe *re* enquête au sujet de l'abordage entre les ss. *Turret Court* et *Ramillies*......	8 00
Urquhart et Wright, rétribution de sténographes dans l'enquête *Greta Holme*......	12 10
Urquhart et Wright, rétribution de sténographe *re* enquête au sujet de l'abordage entre les ss. *Turret Court* et *Ramillies*......	1 50
L. A. Cusson, rétribution de sténographe dans l'enl'enquête *Greta Holme*......	18 00
Urquhart et Wright, rétribution de sténographe dans l'enquête *Sophie Rickmers*	14 00
Pilote N. C. Dufresne, frais de voyage *re* enquête *Turret Court* et *Ramillies*......	8 70
Joseph Paquin, huissier......	1 57
Joseph Thibaudeau, salaire comme agent de pilotage de Montréal à Québec......	600 00
Joseph Thibeaudeau, allocation pour papeterie, frais de port, etc	19 83
Impressions, papeterie, etc......	31 00
	$2,222 45

L'état ci-dessus accuse pour l'année 1899 un surplus de $101.04 de recettes sur les dépenses; mais, vu le déficit reporté de 1898, il reste encore pour cinq ans un surplus de dépenses de $757.44.

Le tarif des droits de pilotage n'a pas changé depuis mars 1877. Le voici:—

Du port de Québec aux Trois-Rivières et la rive opposée du fleuve Saint-Laurent, ou toute localité en amont de Portneuf et en aval des Trois-Rivières:—

Pour le pilotage de tout navire à la remorque, ou mû par la vapeur (exception faite des cas mentionnés plus bas), pour chaque pied de tirant d'eau :

A la remonte	$	1 50
A la descente		1 50

Pour le pilotage de tout bâtiment de mer mû par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau :

A la remonte	1 75
A la descente	1 75

Pour le pilotage de tout bâtiment à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau :

A la remonte	2 60
A la descente	1 90

Du port de Québec à Sorel et la rive opposée du fleuve Saint-Laurent, ou toute localité en amont des Trois-Rivières et en aval de Sorel :—

Pour le pilotage de tout bâtiment à la remorque ou mû par la vapeur (à l'exception des cas mentionnés plus bas), pour chaque pied de tirant d'eau :

A la remonte	$	1 50
A la descente		1 50

Pour le pilotage de tout bâtiment de mer mû par la vapeur, pour chaque pied de tirent d'eau :

A la remonte	1 87½
A la descente	1 87½

Pour le pilotage de tout bâtiment à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau :

A la remonte	3 15
A la descente	2 10

Du port de Québec au port de Montréal ou toute localité en amont de Sorel et en aval du port de Montréal :—

Pour le pilotage de tout bâtiment à la remorque ou mû par la vapeur (à l'exception des cas mentionnés plus bas), pour chaque pied de tirant d'eau :

A la remonte	$	2 00
A la descente		2 00

Pour le pilotage de tout bâtiment de mer mû par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau :

A la remonte	2 50
A la descente	2 50

Pour le pilotage de tout bâtiment à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau :

A la remonte	4 20
A la descente	2 80

Du port de Montréal à Sorel ou à toute localité en amont de Sorel et en aval d'Hochelaga et de Sorel, ou toute localité en amont de Sorel et en aval d'Hochelaga au port de Montréal, pour chaque pied de tirant d'eau pour chaque tel pilotage :

A la remonte	1 00
A la descente	1 00

Pour déplacer un bâtiment quelconque d'un quai à un autre quai, dans les limites du port, ou le faire passer de l'un des quais dans le canal Lachine, ou du canal Lachine à l'un des quais dans le port, ou l'amener du Pied-du-Courant ou de Longueuil dans le port, ou du port au Pied-du-Courant ou à Longueuil—pour chaque tel service, $5.

Ci-suit une liste des accidents et malheurs qui ont nécessité des investigations:—

A une heures et dix minutes de l'après-midi, le 14 mai, le navire à hélice *Gallia*, en charge du pilote Zéphirin Bouillé, en doublant la pointe aux Soldats, un peu en amont du phare de l'île de Pierre, près de Sorel, échoua dans la vase.

Le pilote fit un long rapport et prétendit que la cause de l'accident était un arrêt soudain de la roue.

Après une enquête soigneuse et une visite sur le théâtre de l'accident, en compagnie de l'ingénieur en chef du ministère de la Marine et des Pêcheries, les commissaires en arrivèrent à la conclusion que l'échouement était dû à trois causes.

1. A l'inefficacité du servo-moteur du navire.

2. Au défaut d'une surveillance constante de la part du capitaine, car il est toujours en charge de son bâtiment.

3. A l'erreur commise par le pilote en laissant le navire arriver à toute vitesse au coude du fleuve, et, en conséquence, le pilote fut suspendu pour deux mois.

Par la suite le navire fut remis à flot, et un examen de sa coque fit constater qu'elle n'avait subi aucune avarie.

La plainte suivante a été reçue de MM. Furness, Withy & Co., ltd.: "Nous désirons vous apprendre que le pilote Liboire Perreault, en charge du navire à hélice *Sophie Rickmers*, en quittant ce port le 10 août, a fait quelques avaries au s. *Philadelphia* de la ligne Leyland. Ces avaries ne peuvent être attribuées qu'à la manœuvre fautive et à la direction incompétente de ce pilote, car le dommage a été causé par suite de son incompétence; et en outre, le pilote a pris un certain temps, deux ou trois heures, pour sortir le steamer de son poste de couchage. Des avaries ont aussi été faites à une barge qui était mouillée au bout de la jetée Victoria; cause: le steamer s'était approché de trop près et s'était heurté contre la barge en tournant."

Les commissaires instituèrent une enquête et suspendirent le pilote pour une période de deux mois.

En remontant le fleuve le 5 août, le steamer à hélice *Turret Court*, en charge du pilote Néré Belleisle, à environ un mille et demi en aval du phare de la Pointe-aux-Citrouilles, Batiscan, alla donner sur le steamer à hélice *Ramillies*, qui venait d'une direction opposée et portait un lourd chargement.

Les deux navires reçurent des avaries; le *Ramillies* dût être dirigé vers la côte, mais il fut ensuite remis à flot, et tous deux continuèrent leur route.

Bien que n'ayant pas reçu de plainte, les commissaires décidèrent d'instituer une enquête, et après avoir entendu les deux pilotes, ils jugèrent à propos d'interroger l'un des officiers du *Turret Court*, qui fut régulièrement assigné à comparaître, mais fit défaut, en sorte que l'enquête est encore pendante.

En descendant le fleuve avec le steamer à hélice *Greta Holme* le 4 septembre, le pilote Jean Arcand échoua le navire à environ 250 pieds en aval de la bouée noire à la pointe de Verchères.

Plainte ayant été logée, il y eut une enquête qui eut pour résultat de décider les commissaires à suspendre le pilote pour dix mois et à le condamner à payer les frais de l'enquête. Le navire n'avait reçu aucune avarie.

En descendant le fleuve le 25 octobre le steamer à hélice *Turret*, qui tirait vingt pieds d'eau, toucha fond près de Verchères, pendant qu'il était en charge du pilote Arthur Belleisle. Pas d'avaries.

Les propriétaires du navire, Peterson, Tate & Co., logèrent une plainte contre le pilote Belleisle, qui, après enquête, fut suspendu jusqu'au 1er avril 1900. Il prit un bref de *certiorari*, et la cause est pendante en cour supérieure.

A propos de ces accidents, il est bon de faire observer qu'une centaine de bâtiments de long cours (sur un nombre total de 801) ont cette année passé par le chenal, tirant 26 pieds et plus et jusqu'à 28 pieds et 7 pouces.

Durant toute la saison la profondeur de l'eau dans le chenal a donné assez de satisfaction, sauf dans les trois derniers mois, pendant lesquels elle est plusieurs fois descendue plus bas qu'au niveau normal, 27 pieds 6 pouces. Depuis le 1er mai jus-

qu'à la clôture de la navigation océanique le plus haut niveau atteignit 36 pieds 8 pouces, et le plus bas descendit à 26 pieds 8 pouces le 26 octobre.

Ci-suit une liste des navires qui sont descendus durant la dernière partie de la saison, tirant 26 pieds et plus, avec indication de la profondeur relative de l'eau dans le chenal lors de leur passage.

Date.	Steamer.		Tirant d'eau en panne dans le port, d'après rapport du pilote.		Profondeur de l'eau dans le chenal d'après l'échelle de Sorel.	
			Pds	pcs.	Pds	pcs.
2 août	SS. *Roman*	(descendant)	27	6	28	4
3 "	*Sedgemore*	"	26	6	28	4
3 "	*Lake Huron*	"	26	0	28	4
4 "	*Monteagle*	"	26	0	28	4
4 "	*Virginian*	"	26	2	28	4
5 "	*Vancouver*	"	26	4	28	4
8 "	*Pomeranian*	"	27	8	28	3
9 "	*Torr Head*	"	26	0	28	1
10 "	*Monterey*	"	26	6	28	1
10 "	*Laurentian*	"	27	2	28	1
11 "	*Manchester City*	"	26	3	27	11
12 "	*Dominion*	"	26	6	27	9
13 "	*Hurona*	"	27	0	27	9
13 "	*Pinemore*	"	26	6	27	9
17 "	*Sardinian*	"	26	2	27	2
18 "	*Ikbal*	"	26	6	27	2
19 "	*Cambroman*	"	26	0	27	3
22 "	*Sarmatian*	"	26	6	28	1
25 "	*Milwaukee*	"	27	0	28	2
31 "	*Maplemore*	"	26	0	26	7
1er sept.	*Iona*	"	26	6	27	0
7 "	*Fremona*	"	26	3	26	9
13 "	*Pomeranian*	"	26	0	26	6
21 "	*Monterey*	"	26	0	27	6
5 oct.	*Montfort*		26	6	28	5
5 "	*Ottoman*		26	0	28	5
7 "	*Vancouver*		26	6	28	7
8 "	*Manchester Enterprise*		26	6	28	5
12 "	*Monteagle*		26	0	27	8
17 "	*Pomeranian*		26	6	27	3
3 nov.	*Amarynthia*		26	0	28	0

Le 16 septembre les commissaires instituèrent une enquête sur la plainte portée par les pilotes Gédéon Groleau et Jean Arcand contre Jean Nault, pilote hauturier, pour avoir piloté le steamer à hélice *Gallia* de Sorel à Québec. Les plaignants prétendaient que ce navire aurait dû être piloté par un pilote tour de rôle.

Après avoir entendu les parties, les commissaires prirent la cause en délibéré.

Les sémaphores de Cap-Santé et de Cap-à-la-Roche ont fonctionné pendant toute la saison, et ils ont été très utiles aux pilotes qui passent là quand l'eau est très basse.

Ayant appris que certains bâtiments déchargeaient des cendres dans le chenal, nous avons fait envoyer aux maisons de commerce maritime et aux pilotes l'avis aux marins publié dans le rapport de l'année dernière.

L'édition ordinaire des "tableaux des marées" fournis par le ministère de la Marine et des Pêcheries a été publiée en anglais et en français par les commissaires et gratuitement distribuée à profusion parmi les pilotes et les marins.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DAVID SEATH,

Secrétaire.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 10 janvier 1900.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du port de Montréal, pour être communiqués à l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, les états ordinaires (1) des recettes et déboursés de la caisse des pilotes invalides de Montréal pour l'année terminée le 30 décembre 18 9, et (2) de l'actif de la caisse à la même date.

Voici un extrait des premiers :—

Recettes.

5 p. 100 des droits de pilotage perçus à Montréal..........	$3,540 61
" " " " Trois-Rivières et Batiscan.	55 90
" " " " à Sorel	19 77
" " " " payables sur vaisseaux de guerre, etc..........	21 27
Somme perçue et appliquée en vertu du paragraphe 62 de la loi de pilotage..................................	54 00
	3,691 55
Intérêt sur placements et argent en banque................	2,325 57
Total..................................	$6,017 12

Déboursés.

Pensions à des vieux pilotes et à des veuves et mineurs de pilotes....................................	$5,189 88
Vérification de la caisse pour 1898....................	25 00
Timbres-poste et papeterie........................	10 00
	$5,224 88

Accusant, pour l'année, un gain de $782.14.

Le pilote Louis Bellisle, de Deschambault, qui avait reçu son brevet le 28 février 1872, est décédé le 28 décembre 1898, à l'âge de 53 ans, et sa veuve est décédée le 3 janvier 1899, laissant trois enfants mineurs, au tuteur desquels une pension de $37.33 par trimestre a été accordée.

Le pilote en retraite George Raymond, de Deschambault, breveté le 20 juin 1861, et porté sur la liste de pension le 1er juillet 1889, est décédé le 30 octobre, âgé de 70 ans.

La veuve J. Léandre Dessureau, de Sorel, qui était pensionnaire depuis neuf ans, est décédée le 9 avril 1899, et comme il est d'usage en pareil cas, la pension du trimestre courant expirant le 30 avril fut payée à son héritier.

Le pilote Zéphirin Bouillé, de Deschambault, qui avait reçu brevet le 1er mars 1855, était le pilote le plus ancien, et dont le brevet avait été renouvelé à l'ouverture de la navigation, a donné sa démission et a été porté sur la liste de pension à dater du 15 août 1899.

A la clôture de l'année il y avait vingt-deux pensionnaires : neuf vieux pilotes, douze veuves et les mineurs d'un pilote.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
DAVID SEATH,
Secrétaire.

DT. — DAVID SEATH, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides de Montréal. — AV.

1899.			$ c.
1er janv.	Solde depuis décembre 1898.		2,667 74
17 "	Cité de Montréal, six mois d'intérêt au 1er janvier sur $5,000 d'effets de la cité de Montréal à 5 pour 100.		125 00
2 fév.	Coupons du havre de Montréal, dus le 5 janvier 1899—		
	Série R, nos 20 et 102=2×$15 00	$ 30 00	
	" R " 42 et 117-119=4× 30 00	120 00	
	" R " 84 =1× 60 00	60 00	
	" D " 21 et 45-49 =6× 25 00	150 00	
	" F " 164-172 =9× 20 00	180 00	
	" G " 289-290 =2× 20 00	40 00	
	" H " 64, 65, 139-142=6× 20 00	120 00	
	" J " 231-246 =16× 20 00	320 00	
			1,020 00
31 mai	Receveur des douanes, Montréal, $\frac{5}{7}$ des droits de la Trinité perçus en mai		437 05
16 juin	Cinq pour cent des droits de pilotage sur le remorqueur *Sweepstakes* de Montréal à Québec, tirant 12 pieds		1 50
30 "	Receveur des douanes, Montréal, $\frac{5}{7}$ des droits des la Trinité perçus en juin		564 28
19 juill.	Cité de Montréal, six mois d'intérêt au 1er juillet sur $5,000 d'effets de la cité de Montréal		125 00
31 "	Receveur des douanes, Montréal, $\frac{5}{7}$ des droits de la Trinité perçus en juillet		586 00
31 "	Coupons du havre de Montréal, dus le 5 juillet 1899–		
	Série R, nos 20 et 102= 2×$15 00	$ 30 00	
	" R " 42 et 117-119= 4× 30 00	120 00	
	" R " 84 = 1× 60 00	60 00	
	" D " 21 et 45-49 = 6× 25 00	150 00	
	" F " 164-182 = 9× 20 00	180 00	
	" G " 289-290 = 2× 20 00	40 00	
	" H " 64-65, 139-142= 6× 20 00	120 00	
	" J " 231-246 =16× 20 00	320 00	
			1,020 00
23 août	Pilote J. S. Labranche, $\frac{5}{7}$ des droits de pilotage sur le yacht *Thetis*, de Montréal à Québec, tirant 9 pieds		1 12
31 "	Receveur des douanes, Montréal, $\frac{5}{7}$ des droits de la Trinité perçus en août		580 98
20 sept.	Pilote George Arcand, $\frac{5}{7}$ des droits de pilotage sur le navire de S. M. *Pearl*, Québec à Montréal, tirant 17 pds 2 pcs.		2 14
25 "	Pilote Célestin Brunet, $\frac{5}{7}$ des droits de pilotage sur le navire de S.M. *Pearl*, Montréal à Québec, tirant 17 pieds		2 12
	A reporter		

1899.		$ c
	Pensions payées aux personnes suivantes pour le trimestre finissant le 1er février—	
2 fév.	Veuve L. David Bouillé, Deschambault	29 33
	" Jos. Léandre Dessureau, Sorel	37 33
	" Athanase Dufresne, Deschambault	37 33
	" Victor Gagnon, Champlain	37 33
	" Placide Gaillardet, Saint-Grégoire-le-Grand.	37 33
	" Alexis Gauthier, Deschambault	32 00
	" J. Octave Hamelin "	37 33
	" Joseph Léveillé "	37 33
	" Adolphe Lisé "	37 33
	" David Mathieu, Grondines	32 00
	" Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
	" Edouard Naud, Sorel	32 00
	" Joseph Toupin, Champlain	32 00
	Vieux pilote Cyrille Belleisle, Deschambault	90 00
	" Damase Cayen, Portneuf	90 00
	" François Desjordy, Lavaltrie	90 00
	" J. B. Dorval, Cap-de-la-Madeleine	90 00
	" Pierre Gagnon, Trois-Rivières	90 00
	" Augustin Naud, Montréal	90 00
	" David Perrault, Deschambault	90 00
	" George Raymond, Saint-Casimir	90 00
	" Trefflé Toupin, Roberval	90 00
3 mai.	Pensions payées aux personnes suivantes pour le trimestre finissant le 1er mai—	
	Veuve L. David Bouillé, Deschambault	29 33
	" Joseph Léandre Dessureau, Sorel	37 33
	" Athanase Dufresne, Deschambault	37 33
	" Victor Gagnon, Champlain	37 33
	" Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
	" Edouard Naud, Sorel	32 00
	" Alexis Gauthier, Deschambault	32 00
	" J. Octave Hamelin "	37 33
	" Joseph Léveillé, Montréal	37 33
	" Adolphe Lisé "	37 33
	" David Mathieu, Grondines	32 00
	" Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
	" Joseph Toupin, Champlain	32 00
	Héritiers Louis Belleisle, Deschambault, du 28 décembre 1898	51 00
	A reporter	

Dt. DAVID SEATH, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides de Montréal—*Suite.* Av.

1899.		$ c.
	Report	
30 sept..	Receveur des douanes, Montréal, $\frac{5}{7}$ des droits de la Trinité perçus en septembre	531 90
2 oct ..	Pilote O. Naud, $\frac{5}{7}$ des droits de pilotage sur le navire de S.M. *Talbot*, Québec à Montréal et retour, tirant 21 pieds.	5 75
6 " ..	L'*Imperial Oil Company, Ltd.*, droits de pilotage sur les barges 52 et 72, Québec à Montréal, avec chacune un tirant de 8 pieds 10 pouces=17 pieds 8 pouces à $2 par pied	35 33
	Montréal à Québec, avec chacune un tirant de 4 pieds 8 pouces=9 pieds 4 pouces à $2 par pied	18 67
	Perçu et appliqué en vertu des articles 58 et 62 de la loi de pilotage—	
31 " ..	Receveur des douanes, Montréal, $\frac{5}{7}$ des droits de pilotage perçus en octobre	470 60

1899.		$ c.
	Report	
	Vieux pilote Cyrille Belleisle, Deschambault	90 00
	" Damase Cayen, Portneuf	90 00
	" François Desjordy, Lavaltrie	90 00
	" J. B. Dorval, Cap-de-la-Madeleine	90 00
	" Pierre Gagnon, Trois-Rivières	90 00
	" Augustin Naud, Montréal	90 00
	" David Perrault, Deschambault	90 00
	" George Raymond "	90 00
	" Trefflé Toupin, Normandin	90 00
26 mai. .	Riddel Common, auditeur de cette caisse pour l'année terminée le 31 décembre 1898	25 00
3 août .	Pensions payées aux personnes suivantes pour le trimestre finissant le 1er août—	
	Veuve L. David Bouillé, Deschambault	29 33
	" Athanase Dufresne "	37 33
	" Victor Gagnon, Champlain	37 33
	" Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
	" Alexis Gauthier, Deschambault	32 00
	" J. Octave Hamelin "	37 33
	" Joseph Léveillé, Montréal	37 33
	" Adolphe Lisé, Batiscan	37 33
	" David Mathieu, Grondines	32 00
	" Zéphirin Mayrand, Coutrecœur	37 33
	" Edouard Naud, Sorel	32 00
	" Joseph Toupin, Champlain	32 00
	Héritier Louis Belleisle, Deschambault	37 33
	Vieux pilote Cyrille Belleisle "	90 00
	" François Desjordy, Lavaltrie	90 00
	" J. B. Dorval, Cap-de-la-Madeleine	90 00
	" Pierre Gagnon, Trois-Rivières	90 00
	" Augustin Naud, Montréal	90 00
	" David Perrault, Deschambault	90 00
	" George Raymond, "	90 00
	" Trefflé Toupin, Normandin	90 00
	" Damase Cayen, Portneuf	90 00
1er nov.	Pensions payées aux personnes suivantes pour le trimestre finissant le 1er novembre—	
	Veuve L. David Bouillé, Deschambault	29 33
	" Athanase Dufresne "	37 33
	" Victor Gagnon, Champlain	37 33
	" Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33

		$
1er nov.	Pilote C. Belleisle, $\frac{5}{7}$ des droits de pilotage sur e navire de S. M. *Quail*, Québec à Montréal, tirant 9 pieds 1 pouce et de Montréal à Québec, tirant 10 pieds 1 pouce	2 39
8 "	Pilote C. Belleisle, $\frac{5}{7}$ des droits de pilotage sur le remorqueur *Peter Smith*, Montréal à Québec, tirant 10 pieds	1 25
16 "	Pilote W. Groleau, 5 pour 100 de droits de pilotage sur le navire de S.M. *Psyche*, Québec à Montréal et retour, 16 pieds 10 pouces	4 20
25 "	Pilote E. Perrault, $\frac{5}{7}$ des droits de pilotage sur la barge *Massasoit*, Québec à Montréal, tirant 8 pieds	0 80
30 "	Receveur des douanes, Montréal, $\frac{5}{7}$ des droits de la Trinité perçus en novembre	345 25
6 déc.	Receveur des douanes, Trois-Rivières, $\frac{5}{7}$ des droits de la Trinité perçus pour la saison de 1999	55 90
15 "	Receveur des douanes, Montréal, $\frac{5}{7}$ des droits de la Trinité, solde pour 1899	24 55
27 "	Receveur des douanes, Sorel, $\frac{5}{7}$ des droits de la Trinité pour la saison de 1899	19 77
31 "	Caisse dépargnes de la cité et du district de Montréal, intérêt au taux de 3 pour 100 par année sur deniers en dépôt durant l'année 1899	35 57
		8,684 86

	$
" Alexis Gauthier, Deschambault	32 00
" J. Octave Hamelin "	37 33
" Joseph Léveillé, Montréal	37 33
" Adolphe Lisé, Batiscan	37 33
" David Mathieu, Grondines	32 00
" Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
" Edouard Naud, Sorel	32 00
" Joseph Toupin, Champlain	32 00
Héritiers Louis Belleisle, Deschambault	37 33
Vieux pilote Cyrille Belleisle, "	90 00
" Damase Cayen, Portneuf	90 00
" François Desjordy, Lavaltrie	90 00
" J. B. Dorval, Cap-de-la-Madeleine	90 00
" Pierre Gagnon, Trois-Rivières	90 00
" Augustin Naud, Montréal	90 00
" David Perrault, Deschambault	90 00
" George Raymond "	90 00
" Trefflé Toupin, Normandin	90 00
" Zéphirin Bouillé, Deschambault	75 00
Papeterie et frais de port sur pensions remises en 1899	10 00
Solde à janvier 1900	3,459 98
	8,684 86

DAVID SEATH, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides.—*Fin.*

ÉTAT DU FONDS.

Numéro.	Série.	—	$ c.
		Débentures du port de Montréal—	
20 et 102	R	Dues le 5 juillet 1906, intérêt à 6 pour 100 = 2 × 500.......	1,000 00
42 et 117-119	R	" 5 " 1906 " 6 " = 4 × 1,000.......	4,000 00
84	R	" 5 " 1906 " 6 " = 1 × 2,000. ...	2,000 00
21 et 45-49	D	" 5 " 1915 " 5 " = 6 × 1,000*a*.....	6,000 00
164-172	F	" 5 " 1917 " 4 " = 9 × 1,000.......	9,000 00
289-290	G	" 5 " 1918 " 4 " = 2 × 1,000.	2,000 00
64-65	H	" 5 " 1921 " 4 " = 2 × 1,000.......	2,000 00
139-142	H	" 5 " 1921 " 4 " = 4 × 1,000.......	4,000 00
231-246	J	" 5 " 1924 " 4 " -16 × 1,000.... .	16,000 00
		Fonds consolidé de la cité de Montréal—	
165	....	Due le 1er juillet 1910, intérêt à 5 pour 100 - 50 × 100.......	5,000 00
		En caisse à la banque d'épargne de la cité et du district de Montréal à 3 pour 100 d'intérêt...............	3,459 98
			54,459 98

DAVID SEATH,
Trésorier.

MONTRÉAL, 31 décembre 1899.

Nous certifions par le présent que nous avons examiné les inscriptions pour l'année 1899, telles qu'inscrites aux pages précédentes, et les avons trouvées d'accord avec les pièces justificatives; aussi, que les débentures et certificats au montant de $54,459.98, tels que décrits dans l'état publié à la page en regard, ont été ce jour soumis à notre inspection

RIDDEL ET COMMON,
Auditeurs.

MONTRÉAL, 6 février 1900.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, 11 janvier 1900.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire que dans le rapport de la caisse des pilotes invalides de Montréal que je vous ai envoyé hier, j'ai omis d'insérer ce qui suit :—

" Avant l'ouverture de la navigation, François Desjordy, de Lavaltrie, qui avait été inscrit sur la liste de pension à compter du 1er mai 1897, parce que sa vue faisait défaut, a de nouveau présenté des certificats de médecin établissant que sa vue n'était pas améliorée. En conséquence, il fut continué pensionnaire jusqu'au 1er mai 1900."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

DAVID SEATH,
Secrétaire.

ANNEXE N° 10.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

QUÉBEC, 2 janvier 1900.

A l'honorable sir L. H. DAVIES,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR LE MINISTRE,—J'ai l'honneur de vous présenter, conformément à l'*Acte concernant le pilotage*, 36e Victoria, chapitre 54, article 22, le rapport suivant de la commission du port de Québec, pour l'année 1899.

SERVICE DES STATIONS DE PILOTAGE.

Les opérations de l'année ont commencé le 17 avril, par le départ de la goélette n° 2 avec 8 pilotes à son bord.

Le 28 du même mois la goélette n° 1 partait avec 12 pilotes, et le 18 mai la goélette n° 5 en descendait 10.

Les 4, 10 et 12 mai vingt pilotes étaient envoyés en bas par voie de l'Intercolonial.

Comme d'habitude, toutes les stations de pilotage ont été pourvues de pilotes durant la saison, au moyen du chemin de fer Intercolonial et des goélettes-pilotes, et le service s'est fait d'une manière satisfaisante pour les commissaires.

PILOTES AGÉS.

Avant l'ouverture de la navigation tous les vieux pilotes, au nombre de neuf, qui avaient 65 ans et plus, furent appelés devant les commissaires, conformément à l'article 32 de l'*Acte concernant le pilotage*, pour justifier de leur aptitude à continuer d'exercer leur métier durant l'année suivante. Ces vieux pilotes avaient, avant cela, été examinés par un spécialiste choisi par l'administration pour vérifier l'état de leur vue et de leur ouïe. Cet examen final ayant permis de constater que tous étaient capables de remplir leurs fonctions, leurs brevets furent renouvelés pour un an.

A une réunion subséquente de l'administration, le pilote George Naud, de l'Ile-aux-Grues, après avoir passé tous les examens nécessaires, eut son brevet renouvelé pour un an.

MIS À LA RETRAITE.

Deux pilotes ont été mis à la retraite pendant l'année : Ant. Thos. Chouinard, de la Pointe-au-Père, et Jos. Pepin dit Lachance, de Québec.

M. Chouinard avait reçu son brevet en 1864 et comptait ainsi trente-cinq ans de service. Breveté en 1865, M. Lachance avait trente-cinq ans de service.

ADMISSION À LA PRATIQUE.

L'article 24 de la loi concernant le pilotage prescrit que l'administration de pilotage du district de Québec ne doit pas accorder de nouveaux brevets avant que le nombre des pilotes, dans le dit district, ne soit réduit à au-dessous de 125. Cette limite ayant été atteinte par suite de décès et de mises à la retraite, trois apprentis qui avaient passé leur temps et qui attendaient leur admission depuis quelques

années, furent, après un sérieux examen devant les commissaires—assistés de MM. L. R. Demers et A. Sansterre, deux des pilotes les plus expérimentés—admis à pratiquer comme pilotes lamaneurs dans le port de Québec. Ce sont:

Adélard Vézina, de Saint-Jean, Orléans.

Joseph Thiberge, de Saint-Jean, Orléans.

Le nombre des pilotes sur la liste d'activité est aujourd'hui de 125, limite prescrite.

DÉCÈS.

Trois pilotes sont décédés dans le cours de l'année: M. Antoine Gobeil, n° 1 sur la liste d'activité, M. Charles Vézina, n° 7, et M. Josalias Philéas Langlois, n° 76.

MM. Gobeil et Vézina ont rempli une longue et heureuse carrière. Breveté en 1850, M. Gobeil avait à son crédit quarante-neuf ans de service. M. Vézina quarante-quatre ans, et M. Langlois 22.

Les commissaires sont heureux de pouvoir dire que ces messieurs laissent derrière eux un état de services absolument intact. M. Ant. Gobeil, qui a servi pendant près d'un demi-siècle, et une grande partie de ce temps comme l'un des pilotes employés par la ligne Allan, n'a pas un seul accident ni une seule plainte consignés contre lui.

ENQUÊTES.

Deux plaintes ont été portées contre leurs pilotes par des patrons de navires, pendant la saison de navigation. La première par le patron de la barge *Rembrandt* contre le pilote n° 77 pour l'avoir échouée sur les battures de Sainte-Anne. Le bâtiment a été remis à flot sans encombre, mais pour cela il a fallu décharger une partie de sa cargaison. La barge quitta le port le jour même où la plainte fut portée (20 août), et comme elle n'est pas revenue, la cause n'a pu être poursuivie.

La seconde plainte a été portée par le patron du navire à hélice *Américan* contre le pilote n° 119, pour avoir échoué ce bâtiment sur le récif de Beaumont. A la suite d'une enquête qui eut lieu les 18, 20 et 25 septembre, le pilote fut décrété de culpabilité et suspendu jusqu'au 1er juin 1900.

Une plainte fut logée par la corporation des pilotes contre le pilote n° 92 pour voies de fait sur l'un de ses directeurs; mais elle fut retirée après une excuse présentée par écrit et elle n'a pas eu de suite.

En vertu du règlement des commissaires autorisé par le paragraphe *j* de l'article, une plainte assermentée a été logée contre le pilote n° 19, à l'effet que le mauvais état de sa vue le rendait incapable de remplir ses fonctions. L'action a été déboutée, sur la garantie donnée par les directeurs de la corporation des pilotes qu'ils n'avaient pas laissé et ne laisseraient pas ce pilote exercer le métier tant que sa vue ne serait pas parfaitement rétablie à la satisfaction des commissaires.

Un état annexé au présent rapport contient toutes les particularités sur la nature des plaintes formulées et le résultat des enquêtes dans chaque cas.

APPRENTIS PILOTES.

Trois apprentis pilotes ont été admis à la pratique dans le cours de la saison. Il ne reste plus que cinq apprentis sur la liste, et encore n'en pouvons-nous compter que trois, attendu que MM. Dugal et Nolet, vu leur longue absence, sont considérés comme morts.

Ces trois apprentis ne peuvent être admis à la pratique avant que le nombre des pilotes sur la liste d'activité ne soit réduit à cent vingt-cinq, ainsi que prévu par la loi de 36 Victoria, chap. 54, art. 24.

PRODUITS DU PILOTAGE.

Suivant un rapport reçu du secrétaire-trésorier de la corporation des pilotes pour le port de Québec et en aval, les recettes brutes de la saison ont été $129,049.47, Sur ce montant, la somme de $124,386.95 a été reçue de 869 navires anglais, et le reste ($4,662.52) l'a été de 60 bâtiments étrangers.

Les dépenses ayant été de $22,611.33, y compris le percentage pour le fonds de pension, il est resté $102,438.14 à partager entre 122 ou 123 pilotes, de sorte que chacun de ces derniers a eu un dividende net de $832.83.

FEUX D'ALIGNEMENT, ETC.

Les commissaires ont doublé leurs feux d'alignement, ce qui fait qu'une lampe est toujours de service.

Les commissaires ont aussi représenté avec instance au ministère de la Marine et des Pêcheries que le seul moyen efficace d'éclairer la traverse serait de construire deux caissons servant d'assises à des phares fixes; ils ont aussi recommandé qu'un feu rotatif soit placé à la pointe ouest de l'île d'Orléans et une bouée à gaz sur la grève de Beauport.

CONSEIL DE DIRECTION DE LA CORPORATION DES PILOTES.

A leur assemblée annuelle tenue le 11 décembre dernier, les pilotes ont élu les directeurs suivants pour la prochaine année: MM. L. E. Morin, Ed Larochelle, père, Jean-Baptiste Tremblay, Arbel Bernier, Léon Labrecque et Joseph Pouliot, fils; et à une assemblée subséquente du nouveau conseil de direction, M. L. E. Morin a été réélu président.

Je joins au présent rapport les différents tableaux dont il ne parle pas, mais qui contiennent les renseignements que les commissaires du port transmettent tous les ans à votre ministère en leur qualité de commissaires du pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAS. WOODS.

Secrétaire-trésorier.

TARIF DE PILOTAGE.

Taux des pilotages pour le port de Québec et en aval, d'après le règlement adopté par les commissaires le 18 juin 1891, et sanctionné par Son Excellence le Gouverneur général en conseil le 26 du même mois.

TABLEAU I.

Taux des pilotages pour et en aval du port de Québec, pour chaque pied de tirant d'eau.

De	A	Du 1er mai au 10 novembre.	Du 10 novembre au 19 novembre.	Du 19 novembre au 1er mars.	Du 1er mars au 1er mai.
Du Bic ou tout autre endroit en aval du mouillage de Brandy-Pots, au large de l'île aux Lièvres	Mouillage ou lieu d'amarr. dans le bassin ou le port de Québec.	\$3.87	\$4.95	\$6.02	\$4.41
Du mouillage de Brandy-Pots, au large de l'île aux Lièvres, ou de tout autre endroit en amont du dit mouillage et en aval de la pointe St-Roch..	" "	$\frac{2}{3}$ "	$\frac{2}{3}$ "	$\frac{2}{3}$ "	$\frac{2}{3}$ "
De la pointe St-Roch où de tout autre endroit en amont de cette pointe et en aval de la pointe aux Pins, sur l'île aux Grues	" "	$\frac{1}{3}$ "	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$ "	$\frac{1}{3}$ "
De la pointe aux Pins, où de l'île aux Grues, ou de tout autre endroit en aval du Trou Saint-Patrice........	" "	$\frac{1}{4}$ "	$\frac{1}{4}$ "	$\frac{1}{4}$ "	$\frac{1}{4}$ "
Du mouillage où lieu d'amarrage dans le bassin ou le port de Québec............	Au Bic ou l'endroit où le pilote est libéré dans le fleuve en aval de Québec	\$3.40	\$4.46	\$5.54	\$3.93

TABLEAU II.

Taux des pilotages pour le port de Québec et en aval.

De	A	\$ c.
Tout quai dans le port de Québec, entre la pointe à Carcy, en aval, et l'extrémité ouest du quai Allan, en amont, ces deux points inclus..................	Tout autre quai dans les dites limites....	2 50
Tout point dans le port de Québec, autre qu'un quai, dans les limites susdites...........................	Tout autre endroit dans le dit port, autre qu'un quai, dans les dites limites.......	5 00

Les pilotes prenant la direction des navires au Trou Saint-Patrice ou en amont n'auront droit à rien de plus que la somme allouée par le tableau II pour piloter les navires d'une partie du port à une autre.

J. B. LALIBERTÉ,
Président.

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

Bureaux des Commissaires du port,
Québec, 3 janvier 1900.

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour et en aval du port de Québec, sur la liste d'activité le 31 décembre 1898 ; le nombre de ceux qui ont pris leur retraite, ont été rayés de la liste d'activité, ou sont morts pendant l'année ; le nombre temporairement suspendus, qui sont hors d'état de faire le service, qui ont la charge des steamers fédéraux, etc.

Numéro.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages. A l'entrée.	Nombre de pilotages. A la sortie.	Nombre de pilotages. Déplacements.	Observations.
1	Antoine Gobeil	71	Saint-Jean, Orléans.	6	6	1	Employé par la ligne Allan—Décédé subitement le 11 août 1899.
2	Charles Francis Brown	72	Québec	5	6	4	
3	Paul Pâquet	68	Saint-Jean, Orléans.	3	4	4	
4	Joseph Pouliot	73	" "	4	3	4	
5	Georges Normand	69	Ile-aux-Grues	4	2	4	Absent un mois.
6	David Damour	67	Trois-Pistoles	4	5	4	
7	Charles Vézina	65	Saint-Michel, Bellechasse	4	5	4	
8	Numa Lachance	65	" "	5	5	4	
9	Joseph Gravel	73	Québec	4	4	4	
10	Auguste Couillard Després	63	Lauzon, Lévis	3	2	4	
11	Jean-Bte Pouliot	58	Saint-Jean, Orléans.	5	2	4	
12	Jean Gobeil	63	" "	2	1	0	Malade une partie de la saison
13	Joseph Pâquet	62	Québec	5	4	4	
14	Louis Edmond Morion	61	"	14	7	1	Employé par la ligne Thompson. Président de la Corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
15	Moïse Lachance	62	Saint-Jean, Orléans	4	3	4	
16	Joseph S. Brown	64	Québec	4	5	4	
17	Hubert Raymond	60	"	11	11	1	Employé par la ligne Black Diamond.
18	Achille Damour	60	Saint-Valier	5	2	4	
19	Joseph Pouliot	56	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	Malade toute la saison.
20	Edmond Larochelle, sr	56	Québec	0	0	0	Un des directeurs de la Corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
21	Laurent Godbout	56	"	1	1	0	Gardien du bureau.
22	Adelme Pouliot	60	Saint-Laurent, Orléans	13	11	1	Employé par la ligne Dominion.
23	Bart. Pepin dit Laplante	54	Saint-Jean, Orléans.	11	11	1	" " Black Diamond.
24	Frs.-Xav. Delisle	54	Québec	4	3	3	
25	Jos. Pepin dit Lachance	65	"	2	2	2	Pensionné 20 juillet 1899.
26	Damien Eugène Boulanger	56	Tadoussac	0	0	0	Maître de la station du Saguenay.
27	Cyprien Langlois	55	Saint-Jean, Orléans.	2	3	3	Malade une partie de la saison.
28	Jean Delisle	54	" "	9	9	1	
29	Nazaire, Curodeau	52	(Absent)	0	0	0	(Absent.)
30	Charles Normand	53	Québec	11	11	1	Employé par la ligne Black Diamond.
31	Napoléon Rioux	54	Sainte-Pétronille, Orléans	0	0	0	Patron de la goélette-pilote *Price*.

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour et en aval du port de Québec, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages. A l'entrée.	A la sortie	Déplacements.	Observations.
32	Jean-Bte. Tremblay	56	Québec	0	0	0	Un des directeurs de la Corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
33	Ray. Baquet dit Lamontagne	54	Notre-Dame, Lévis	12	7	1	Employé par la ligne Beaver.
34	Frs.-Xav. Lamarre	53	Saint-Valier	3	5	4	
35	Moïse Pouliot	51	Saint-Jean, Orléans	14	13	0	Employé par la ligne Dominion.
36	Paul Gobeil	53	" "	5	5	5	
37	Chs. Alarie Raymond	51	Château-Richer	5	3	4	
38	Victor Vézina	54	Québec	16	15	0	Employé par la ligne Thompson.
39	L. B. O. Goutron dit Larochelle	52	Saint-Michel, Bellechasse	16	15	0	Employé par la ligne Allan.
40	Chs. Hermie *alias* A. Bernier	54	" "	0	0	0	Un des directeurs de la Corporation des pilotes. Réélu à la dernièr élection.
41	Louis Robert Demers	53	Québec	15	15	2	Employé par la Quebec Steamship Co.
42	Vital Ephrem Chamberland	59	Saint-Michel, Bellechasse	8	7	1	" Carbray-Routh Co.
43	Joseph G. Dupil	52	Québec	18	17	0	" ligne Allan.
44	Joseph Fortier	55	Saint-Jean, Orléans	13	14	1	" ligne Black Diamond.
45	Nestor Lachance	54	" "	14	15	0	" ligne Holme.
46	Cyrille Audet dit Lapointe	54	Saint-Michel, Bellechasse	4	3	4	
47	Joseph Lapointe	56	Saint-Laurent, Orléans	5	4	4	
48	Pierre Pepin dit Lachance	50	Montréal	15	15	0	" ligne Black Diamond.
49	Théophile Gourdeau	55	Lauzon, Lévis	10	10	1	" "
50	Isiode Noël	49	Saint-Jean, Orléans	4	3	4	
51	Jean Evariste Adam	55	Trois-Saumons	0	0	0	Malade toute la saison.
52	Alfred Larochelle	49	Saint-Michel, Bellechasse	8	8	2	Employé par la ligne Beaver.
53	Théophile Corriveau	52	Québec	15	17	1	" l'International Coal Co.
54	Elzéar Godbout	51	"	7	8	0	" ligne Black Diamond.
55	Pierre Gobeil	51	Saint-Jean, Orléans	3	3	4	
56	Théodule Pepin dit Lachance	54	Montréal	13	13	1	" "
57	Achille Trefflé Sinard	48	Saint-Joseph, Lévis	20	18	0	" ligne Head.
58	Jean Bte Patoin	48	Montréal	11	12	1	" ligne Black Diamond.
59	Narcisse Lavoie	50	Sainte-Luce, Rimouski	5	5	4	
60	Joseph Emilio Couillard	48	Québec	7	6	1	" ligne Ross Co.
61	Louis Albert Royer	54	"	11	12	1	" ligne Black Diamond.
62	Adélard Santerre	48	"	17	18	0	" ligne Allan.
63	Onésime Noël	47	Saint-Jean, Orléans	14	17	1	" ligne Thomson.
64	Napoléon Baillargeon	49	Sainte-Pétronille, Orléans	4	3	4	

65	Jos. Frs. X. Bernier	47	Québec	17	15	0	" ligne Donaldson.
66	Frs. X. Demeule	47	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	Patron de la goélette-pilote *Vigie.*
67	Louis Honoré Lapierre	49	Notre-Dame, Lévis	12	12	0	Employé par la ligne Black Diamond.
68	Jos. Eugène Lachance	45	Saint-Jean, Orléans	15	18	1	" Leyland.
69	David Arthur Bouffard	45	Saint-Laurent, Orléans	4	3	5	
70	Jean Théophile St-Laurent	48	Québec	17	16	1	" Elder, Dempster.
71	Jacques Georges Dugas	47	Saint-Joseph, Lévis	3	3	4	Malade un mois.
72	Joseph Victor Gourdeau	52	Sainte-Pétronille, Orléans	11	12	1	Employé par la ligne Black Diamond.
73	Louis *alias* Trefflé Delisle	45	Trois-Pistoles	4	4	5	
74	J. Bte Couillard	48	Cap-Saint-Ignace	4	4	4	
75	Chs. Pelletier	49	Saint-Michel, Bellechasse	3	4	4	
76	Jos. *alias* Philéas Langlois	53	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	Décédé le 30 avril 1899.
77	Nazaire Delisle	50	Québec	4	3	5	
78	J. E. Bonaventure Lavoie	47	Sainte-Luce, Rimouski	5	2	4	
79	Adjutor Baillargeon	45	Sainte-Pétronille, Orléans	13	19	1	Employé par la Cie de paquebots Hamburg-American.
80	Samuel Rioux	46	Québec	23	15	0	" ligne Allan.
81	Charles Octave Clavet	45	Saint-Michel, Bellechasse	13	14	1	Employé par la ligne Black Diamond.
82	Paul Lachance	43	Québec	11	12	1	" ligne Johnson.
83	Arcadius Jouvin	41	Sainte-Luce, Rimouski	5	3	4	
84	Léon Labrecque	49	Saint-Laurent, Orléans	0	0	0	Un des directeurs de la Corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
85	Paul Lachance	44	Saint-Jean, Orléans	9	9	1	Employé par la ligne Ross.
86	Joseph Pouliot	43	"	0	0	0	Un des directeurs de la Corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
87	Joseph Larochelle	42	Saint-Michel, Bellechasse	4	3	4	
88	Adjutor Lachance	41	" "	11	13	1	Employé par la ligne de la Compagnie Carbray-Routh.
89	Frs. Gaudreau	48	Québec	17	16	1	" ligne Head.
90	Arthur Koenig	48	L'Islet	5	3	5	
91	Eugène Anctil	40	Saint-Jean-Port-Joli	0	0	0	Patron de la goélette pilote *Mouette.*
92	David Dumas	46	Notre-Dame, Lévis	4	2	4	
93	Joseph Lachance	45	Saint-Laurent, Orléans	12	12	1	Employé par la ligne Black Diamond.
94	Paul Pâquet	41	Saint-Jean, Orléans	3	4	4	
95	Alphonse Pouliot	47	Chateau-Richer	5	4	4	
96	Elzéar Normand	40	L'Islet	5	6	4	
97	Jean Bte Bernier	40	"	19	17	1	" ligne Donaldson.
98	Joseph Paquet	38	Saint-Jean, Orléans	4	4	4	
99	Jean A. Lachance	37	Québec	4	5	4	
100	Arthur Baillargeon	42	"	10	13	1	
101	Joseph Vézina	38	Saint-Laurent, Orléans	5	3	4	
102	Hérménégilde Guénard	41	Saint-Thomas, Montmagny	3	4	4	
103	Elzéar Desrosiers	46	Québec	7	5	1	" ligne Black Diamond.
104	John J. A, Irvine	43	Ile-Verte	4	1	3	
105	Frédéric Bouffard	42	Saint-Laurent, Orléans	4	3	4	
106	Jules Asselin	38	Saint-Michel, Bellechasse	13	14	1	" ligne Black Diamond.
107	Prudent Marmen	40	Beauport	3	2	4	Malade trois mois.
108	Lucien Lachance	38	Notre-Dame, Lévis	16	16	1	Employé par la ligne Thompson.
109	Alfred Dion	41	" "	12	13	1	" ligne Black Diamond.
110	Camille Bernier	41	Québec	24	17	1	" ligne Dominion.
111	Moïse Blouin	48	Saint-Jean, Orléans	5	3	4	
112	Moïse *alias* Laurent Godbout	39	Québec	14	13	0	" ligne Elder-Dempster.

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour et en aval du port de Québec, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages. A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements.	Observations.
113	Alfred Godreau	46	Cap-Saint-Ignace	3	4	4	
114	Alfred Raymond	38	Kamouraska	4	5	4	
115	Philéas Lachance	39	Saint-Jean, Orléans	14	15	1	Employé par la ligne Black Diamond.
116	Joseph H. Talbot	37	Berthier	8	8	1	" " "
117	Moïse Arthur Lachance	36	Saint-Jean, Orléans	3	4	4	
118	Louis Frs. Tivierge	33	"	5	2	4	
119	Jos. Emilien *alias* Emile Lachance	33	"	9	9	1	" Leyland.
120	Alphonse Asselin	34	Saint-Michel, Bellechasse	13	14	1	" de la Compagnie Carbray-Routh.
121	Edmond Larochelle	33	" "	11	12	1	" Johnson.
122	Joseph Plante	33	Baie-Saint-Paul	5	3	4	
123	Alphonse Pâquet	33	Saint-Jean, Orléans	4	4	4	
124	Paul *alias* Napoléon Pouliot	40	" "	3	4	4	
125	Arthur Doiron	43	Saint-Joseph, Lévis	4	5	4	
126	Adélard Bernier	38	Québec	14	18	1	Employé par la ligne Elder-Dempster.

Certifié,

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAUX DES COMMISSAIRES DU PORT,
QUÉBEC, 2 janvier 1900.

COMMISSION DU PORT DE QUÉBEC.

TABLEAU des procès qui ont eu lieu pendant l'année 1899 devant les commissaires du port de Québec, en vertu de la loi de pilotage, 36 Vic., chap. 54, et 45 Vic., chap. 32, art. 4.

Nom du pilote jugé.	Nature de la plainte.	Date du procès.	Résultat.
Jos. Emilien *alias* Emile Lachance.	Pour avoir échoué le SS. *Almerian* sur le récif de Beaumont.	10, 20 et 25 de septembre.	Trouvé coupable et suspendu jusqu'au 14 juin 1900.
Joseph Pouliot..........	Incapable de remplir ses fonctions de pilote à cause du mauvais état de sa vue	27 juin.	Renvoyé.

BUREAU DE LA COMMISSION DU PORT,
QUÉBEC, 2 janvier 1900.

Certifié,
JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DU PORT DE QUÉBEC.

LISTE des apprentis pilotes sous le contrôle immédiat des commissaires de pilotage de Québec, le 31 décembre 1899.

Numéro.	Noms.	Date du contrat d'apprentissage.	Observations.
1	George Dugas............	11 avril 1871............	Absent depuis l'automne de 1877.
2	Ernest Nolet..................	19 mars 1874...........	Absent depuis l'automne de 1878.
3	Léonidas Lachance.,..........	" "	Il est stipulé dans les contrats d'apprentissage de ces apprentis qu'ils ne seront pas admis à passer leur examen avant que le nombre des pilotes soit réduit à 125, comme il est décrété par l'acte 45 Victoria, chapitre 32.
4	Eudore Langlois..............	" "	
5	Frs.-X. Eustache Wm. Doiron.	12 juillet 1874..........	

BUREAU DE LA COMMISSION DU PORT,
QUÉBEC, 3 janvier 1900.

Certifié,
JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 30 décembre 1899.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer un état détaillé, en double, des recettes et dépenses du fonds des pilotes invalides de Québec pour l'année 1899, ainsi qu'un état en double des deniers reçus et depensés par la corporation des pilotes, savoir:

Recettes totales..	$129,049 47
Dépense totales..	22,611 33
Laissant un solde de..............................	$106,438 14

à être divisé entre 122 ou 123 pilotes, ce qui a donné à chacun un dividende net de $832.83.

Cent navires étrangers ont payé $4,662.52, et 869 navires anglais $124,386.95.

Le tout respectueusement soumis.

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

LA CORPORATION DES PILOTES.

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes pour la caisse des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1899.

RECETTES.	$ c.
Solde de 1898	23,890 69
Municipalité de Saint-Joseph-de-Lévis—Capital remis	3,210 00
Contribution des pilotes	8,968 60
Intérêt sur placement	3,403 50
Intérêt—Caisse d'épargne	642 48
	40,115 27
DÉPENSES.	
Pensions	7,438 22
Secours	499 98
Appointements	550 00
Dépôt à la caisse d'épargne	31,520 00
En caisse	107 07
	40,115 27

PILOTES SECOURUS SUR LA CAISSE.	$ c.
Gobeil, Jean	88 87
Chouinard, Thomas	50 00
Adam, J. E	100 00
Després, Auguste	50 00
Pouliot, Joseph	200 00
Langlois, Philéas	11 11
	499 98

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DE LA CAISSE.

Somme payée à chaque pilote pendant l'année, du 1er novembre 1898 au 1er novembre 1899.

Dix pilotes à $120.	$ c.
Bouffard, David	120 00
Chassé, Jean	120 00
Couillard, Jos. Phil	120 00
Demers, Victor	120 00
Genest, Edouard	120 00
Dufresne, Jérémie	120 00
Lapointe, Antoine	120 00
Pouliot, Joseph	120 00
Talbot, J. Bte	120 00
Ménard, Régis	120 00
	1,200 00
Trois pilotes à $110.	
Verreault, Dominique	110 00
Chouinard, Thos., pensionné le 1er avril 1899	64 17
Lachance, Jos., pensionné le 19 juil. 1899	31 10
	205 27
Deux pilotes à $100.	
Després, Abraham, décédé le 2 janv. 1899	17 25
St-Laurent, Amable, décédé le 19 déc. 1898	13 25
	30 50
Deux pilotes à $98.	
Dick, Ovide	98 00
Lapointe, Cyrille	98 00
	196 00
Un pilote à $96.	
Pelletier, François	96 00
Trois pilotes à $88.	
Charest, Pierre	88 00
Pouliot, Paul	88 00
Raymond, Léandre	88 00
	264 00
Un pilote à $57.	
Forbes, James	57 00

VEUVES DE PILOTES.

Trente-deux veuves à $70.	$ c.
Veuve Audet, George dit Lapointe	70 00
" Bernier, J. Bte, à compte	52 50
" Brown, Charles	70 00
" Caron, Maximin	70 00
" Delisle, Magloire	70 00
" Dumas, Charles	70 00
" Dumas, François	70 00
" Dion, J. Bte	70 00
" Dick, Jos., décédée le 24 sept. 1898	10 50
" Godbout, Laurent	70 00
" Girard, Dominique	70 00
" Gobeil, Antoine, pensionnée le 11 août 1899	15 40
" Jouvin, Hilaire, à compte	52 50
" Laprise, Louis	70 00
" Langlois, Paul	70 00
" Lavoie, Louis Joseph	70 00
" Lapierre, Pierre	70 00
" Marcoux, Edouard	70 00
" Pelletier, Alexis	70 00
" Pouliot, Jean	70 00
" Vaillancourt, Alex	70 00
" Vézina, Charles, pensionnée le 15 septembre 1899	8 75
	1,329 65
Dix-huit veuves à $66.	
Veuve Baquet, Annibal	66 00
" Coulombe, Jean	66 00
" Fontaine, Louis	66 00
" Delisle, F. X	66 00
" Dumas, Hubert	66 00
" Forgues, Narcisse	66 00
" Fontaine, Pierre	66 00
" Guénard, Michel	66 00
" Lachance, F. X	66 00
" Lachance, Barth	66 00
" Lamarre, Jean Frs	66 00
" Laprise, Pierre	66 00
" Lemieux, Pierre	66 00
" Marticotte, Isaïe	66 00
" Morency, Joseph	66 00
" Raymond, Joseph, décédée le 14 avril 1899	30 25
" Ruelland, Pierre, arrérages	16 50
" " " année	66 00
" Thivierge, Louis	66 00
	1,168 75

ETAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes pour la caisse des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

Neuf veuves à $65.	$ c.
Veuve de Adam, J. E.	65 00
" Babin, Damase	65 00
" Demers, Edouard	65 00
" Dorion, Eustache	65 00
" Fortin, Nicolas	65 00
" Genest, Amable	65 00
" Gaudreau, François	65 00
" Lapointe, Joseph, à compte	48 75
" Leclerc, Ls. Ol.	65 00
	568 75
Six veuves à $63.	
Veuve de Boucher, Antoine, décédée le 4 mars 1899	21 70
" Cinq-Mars, David	63 00
" Crépault, Louis	63 00
" Curodeau, Pierre	63 00
" Mercier, Magloire	63 00
" Roy, Alexis	63 00
	336 70
Neuf veuves à $60.	
Veuve de Després, George, pensionnée le 4 novembre 1898	59 10
" Fournier, Amable	60 00
" Glynn, Dennis	60 00
" Langelier, Fabien	60 00
" Langlois, Julien	60 00
" Laroche, J.-Bte	60 00
" Lavoie, A. (L. M.)	60 00
" Noël, Henri	60 00
" Ross, Pierre	60 00
	539 10
Neuf veuves à $58.	
Veuve de Talbot, J.-Bte	58 00
" Langlois, Philéas, pensionnée le 30 avril 1899	29 00
" Caron, Germain, décédée le 28 mai 1899	34 30
" Côté, François	58 00
" Dion, Jean	58 00
" Koenig, C. F.	58 00
" Lachance, Ovide	58 00
" Lévesque, Joseph	58 00
" Pineau, Benjamin	58 00
	469 30
Cinq veuves à $48.	
Veuve de Côté, Célestin	48 00
" Desrosiers, P.	48 00
" Dion, Joseph	48 00
" Lachance, F.-X., arrérages	12 00
" " "	48 00
" Turgeon, Edouard	48 00
	252 00

Six veuves à $40.80.	$ c.
Veuve de Dandurand, Jacques	40 80
" Keable, André	40 80
" Morency, Guillaume	40 80
" Pelletier, D. F.	40 80
" Rouleau, Pierre	40 80
" Dallaire, Napoléon	40 80
	244 80
Six veuves à $38.40.	
Veuve de Caron, Fabien	38 40
" Côté, Magloire	38 40
" Langlois, Louis (A.R.) à com.	28 80
" McNeil, Thomas	38 40
" Turgeon, Alfred	38 40
" Larochelle, Laurent	38 40
	220 80
ENFANTS.	
Enfant de Boutin, Thos., à compte..(1)	13 50
" Couillard, Hilaire (1)	18 00
" Dugas, Jean (1)	18 00
" Forbes, Isaac, à compte..(2)	24 75
" Fortin, Nicolas, à comp..(1)	9 00
" Giroux, Jean (1)	18 00
" Jahan, Joseph (1)	18 00
" Langlois, Joseph (1)	18 00
" Laprise, P.S., âgé d. 15 ans(1)	14 35
" Toussaint, P. (1)	18 00
" Plante, Jos (1)	18 00
" Noël, François (1)	18 00
" Chouinard, Chas (1)	18 00
" Gobeil, Jean (1)	18 00
" Asselin, Louis (1)	18 00
	259 60

RÉCAPITULATION DES PENSIONS.

10 pilotes à	$120	1,200 00
3 "	110	205 27
2 "	100	30 50
2 "	98	196 00
1 "	96	96 00
3 "	88	264 00
1 "	57	57 00
—		
22 pilotes.		
22 veuves à	$70	1,329 65
18 "	66	1,168 75
9 "	65	568 75
6 "	63	336 70
9 "	60	539 10
9 "	58	469 30
5 "	48	252 00
6 "	40 80	244 80
6 "	38 40	220 80
—		
90 veuves.		
16 enfants à	$18	259 60
		7,438 22
128 pensionnaires.		

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes pour la caisse des pilotes invalides de Québec, etc.—*Fin.*

Dt.

Recettes.	$ c.
Solde de 1898	23,890 69
Commission des chemins à barrières, Québec : 1 an d'intérêt au 1er juillet 1899 sur $22,800, à 6 pour 100	1,368 00
La cité de Québec : 1 an d'intérêt au 1er juillet 1899 sur $9,000, à 7 pour 100	630 00
Département du Trésor : 1 an d'intérêt au 1er juillet 1899 sur $20,000, à 5 pour 100	1,000 00
Syndics de l'église de Saint-Fulgence : 1 an d'intérêt sur $2,500, à 5 pour 100.	125 00
Guillaume Bouchard : 1 an d'intérêt sur $2,400, à 5 pour 100	120 00
Municipalité de Saint-Joseph-de-Lévis : 1 an d'intérêt sur $3,210, à 5 pour 100	160 50
Banque d'épargne : intérêt annuel sur compte courant	642 48
Contributions des pilotes	8,968 60
La municipalité de Saint-Joseph-de-Lévis : capital remis	3,210 00
	40,115 27

Av.

	$ c.
Pension, secours, etc., durant l'année l'année 1899 :—	
Secours	499 98
Arrérages de pensions au 31 déc. 1898	39 00
Trimestre terminé le 31 janvier 1899	1,895 40
" le 30 avril 1899	1,834 92
" le 31 juillet 1899	1,851 70
" le 31 octobre 1899	1,817 20
Appointements du secrétaire-trésorier et de son aide	550 00
Dépôt à la caisse d'épargne de la banque Nationale et de la banque de Québec	31,520 00
Solde en caisse	107 07
	40,115 27
État de la caisse.	
Sommes prêtées	56,700 00
Somme dans la caisse d'épargne	31,520 00
Somme entre les mains du sec.-trésorier	107 07
	88,327 07
A déduire : Arrérages de pensions dus ce jour	150 10
	88,176 97

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

N. B.—Nous soussignés, nommés officiellement pour la revision des livres et comptes de la caisse des pilotes invalides de Québec, certifions les avoir examinés minutieusement et les avoir trouvés corrects.

J. J. B. TURCOTTE,
Comptable.

TREFFLÉ SIMARD,
THÉOPHILE CORRIVEAU,
Auditeurs.

QUÉBEC, 30 décembre 1899.

F. X. DION en compte courant avec la corporation des pilotes de Québec, jusqu'au 31 décembre 1899.

Dr.	$ c.
Solde de 1898	1,310 24
Fonds de réserve de 1898	500 00
Caisse de retraite des pilotes	750 00
Douanes, Montréal	79,141 34
" Trois-Rivières	2,322 71
" Chicoutimi	301 59
" Tadousac (St-Etienne)	525 75
" Sorel	710 73
" Batiscan	404 24
" St-Thomas de Montmagny	1,336 98
" Trois-Pistoles	405 77
Intérêt : Banque Nationale	103 48
Amendes	160 00
Temps perdu	2,506 28
Pilotage perçu à Québec	43,900 36
	134,379 47

Cr.		$ c.
Dépenses des bateaux-pilotes	$ 735 58	
Déduire	11 90	
		723 68
Dépenses des pilotes	$ 594 61	
Déduire	1 00	
		593 61
Bateau-pilote *La Mouette*		409 21
" *La Vigie*		120 33
" *La Prise*		229 01
Dépenses générales	$ 2,440 15	
Déduire	0 50	
		2,439 65
Provisions	$ 1,006 74	
Déduire	12 97	
		993 77
Loyer	$ 476 50	
Déduire	50 00	
		426 50
Gages d'apprentis		365 58
Gages de marins		402 05
Gages de cuisiniers		435 34
Indemnité aux directeurs		600 00
Indemnité aux capitaines		280 00
Indem. pour la station de Saguenay		250 00
Parts des bateaux-pilotes		3,500 00
Assurance		101 93
Pilotage : remboursement		222 07
Salaires des employés		1,550 00
Caisse des pilotes à la retraite		1,000 00
Caisse des pilotes invalides		8,968 60
Fonds de réserve		500 00
Dividendes		109,002 00
Solde		1,266 14
		134,379 47

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

N.B.—Nous soussignés, nommés officiellement pour la revision des livres et comptes de la caisse des pilotes invalides de Québec, certifions les avoir examinés minutieusement et les avoir trouvés corrects.

J. B. B. TURCOTTE,
Comptable.

J. THÉOPHILE CORRIVEAU,
TREFFLÉ SIMARD,
Auditeurs.

QUÉBEC, 31 décembre 1899.

ANNEXE N° 11.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE VICTORIA, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

ADMINISTRATION DU PILOTAGE,
VICTORIA, C.-B., 31 décembre 1900.

M. F. GOURDEAU,
Député du Mininistre de la Marine et des Pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires, les relevés du pilotage de la circonscription de Victoria et Esquimalt, dans la Colombie-Britannique, pour l'année expirée le 31 décembre 1899, ainsi que l'exige l'article 22, chap. 80, des Statuts revisés de 1886, et j'espère que vous les recevrez à temps pour leur publication dans votre rapport annuel. Veuillez m'envoyer un exemplaire de ce dernier lorsqu'il sera imprimé et distribué, et recevoir d'avance mes remerciements.

Notre président, M. Rithet, est généralement à San-Francisco au jour de l'an, sans quoi il aurait signé les rapports.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur.

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

RELEVÉ du pilotage de la circonscription de Victoria et Esquimalt, du 1er janvier au 31 décembre 1899.

PILOTES BREVETÉS.

N°	Nom.	Age.	Date du brevet.	Ancienneté.	Observations.
1	John Thompson......	50	23 avril 1880....	4 déc. 1898.....	Originairement pilote de la C.B.
2	Samuel W. Bucknam..	49	6 mars 1891....	6 mars 1891....	Circonscr. de Victoria et Esquimalt.
3	John Newbv	50	10 avril 1891....	10 avril 1891 ...	" "
4	Thomas Bebbington...	53	25 fév. 1893.. ..	25 fév. 1893.....	Originairem. pilote de N.-W. et Yale

N.-B.—La liste ci-dessus est celle des pilotes brevetés, et ce sont les seuls qui ont exercé cet état dans le district susdit.

Il n'y a ni patrons ni seconds autorisés par l'administration de pilotage, tous les certificats accordés étant périmés.

Les paragraphes I, II et III, page 213 (suplément du 19e rapport annuel), avec modifications aux pages 200 et 201 (supplément du 21e rapport annuel), ainsi que ceux des pages 181 et 182 (supplément du 26e rapport annuel), s'appliquent à cette année aussi (*i.e.*, arrêté du conseil 1er juillet 1893).

Les mêmes actes et parties d'actes de la dernière année s'appliquent à 1899, et la liste de navires exemptés et le taux de pilotage de Puget-Sound restent tels qu'auparavant.

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

VICTORIA, C.-B., 31 décembre 1899.

Droits de pilotage perçus du 1er janvier au 31 décembre 1899.

Mois.	Navires britanniques	Navires étrangers.	Total.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	
Janvier	313 25	766 25	1,079 50	N.B.—Le total $13,724.87 ne comprend pas une somme de $500 perçue sur les vapeurs de Puget-Sound, ni $47.37 perçus de différents remorqueurs américains pour pilotage à la sortie, en certains cas au crédit de l'administration.
Février	317 00	720 25	1,037 25	
Mars	397 00	715 50	1,112 50	
Avril	423 00	763 75	1,186 75	
Mai	291 87	851 50	1,143 37	
Juin	418 00	841 50	1,259 50	
Juillet	378 50	818 00	1,196 50	
Août	388 00	904 25	1,292 25	
Septembre	340 75	798 25	1,139 00	
Octobre	512 75	661 50	1,174 25	
Novembre	323 50	672 50	996 00	
Décembre	280 75	827 25	1,108 00	
	4,384 37	9,340 50	13,724 87	

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

Victoria, C.-B., 31 décembre 1899.

DT. RECETTES et DÉPENSES, du 1er janvier au 31 décembre 1899. AV.

Date.	Nature des recettes.	Montant.	Date.	Chef de service.	Montant.
1899.		$ c.	1899.		$ c.
1er janvier	Solde de l'année dernière	1,514 39	5 avril	Pilotes V. et E., surplus de division, 1898	1,514 39
1er jan. au 31 déc.	Droits de pilotage, 12 mois	13,724 87	1er jan. au 31 déc.	" " " recettes...	12,352 39
" "	Droits de licences, vapeurs de Puget-Sound.........	500 00	" "	Secrétaire-trésorier, 12 mois p'appointements......	600 00
" "	Pilotage, à la sortie, en certains cas au crédit de l'administration........................	47 37	" "	Frais de bureau—loyer, combustible, éclairage, etc.	333 75
			31 décembre	Solde au crédit de l'administration de pilotage	986 10
		15,786 63			15,786 63

Approuvé et certifié exact,

MATTHEW T. JOHNSTON, }
HERBERT G. SIMS. } *Commissaires.*

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE N° 12.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE NANAIMO POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

NANAÏMO, 10 janvier 1900.

A l'honorable
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés du pilotage de la circonscription de Nanaïmo pour l'année expirée le 31 décembre 1899, en conformité de la loi de pilotage.

Je suis, monsieur,
Votre obéisant serviteur,

GEORGE NORRIS,
Faisant fonction de secrétaire.

RELEVÉS du pilotage de la circonscription de Nanaïmo pour l'année finissant le 31 décembre 1899, en conformité de la loi de pilotage de 1886.

Noms des pilotes.	Age.	Service.
Morrison, Daniel	59	Circonscription.
Bendrot, Jas. Peter	39	"
Christensen, Jas	58	"
Butler, Jas. Edgar	38	"
Owens, William David	33	"
Sabiston, John F., aîné	73	Retraité le 30 sept. 1886

Tarif du pilotage :—

Demi-pilotage	$ 1 00	par pied.
Plein pilotage	2 00	"
Pilotage du golfe	10 00	par jour.

Pour vapeurs et remorqueurs, droits spéciaux.

Montant total reçu des navires britanniques	$ 9,139 00
" " " étrangers	13,362 50
Total	$24,877 65

Recettes.

Solde de 1898	Nil
Recettes de 1899	Nil
Droits de pilotage	$22,501 50
Honoraires de brevets	50 00
	$22,551 50

Dépenses.

Payé aux pilotes	$17,601 57
Dépenses des pilotes	3,415 83
Allocation à un ex-pilote	600 00
Secrétaire-trésorier	600 00
Loyer de bureau	120 00
Nettoyage du bureau	30 00
Impressions, frais de port, papeterie	92 10
Remboursement des droits de pilotage du steamer *Miowera* versés deux fois dans la caisse par le commissaire Quennel	92 00
	$22,551 50

E. QUENNELL,
Président.

GEORGE NORRIS,
Faisant fonction de secrétaire.

NANAÏMO, 10 janvier 1900.

ANNEXE N° 13.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE YALE ET NEW-WESTMINSTER, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

VANCOUVER, C.-B., 6 janvier 1900.

A l'honorable
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un état des affaires de l'administration de pilotage de Yale et New-Westminster pour l'année qui vient de finir, 1899.

A une assemblée des commissaires tenue hier, mes comptes ont été examinés et signés par le président, et j'ai reçu instruction de vous les transmettre; ce que je fais, en y joignant les comptes des recettes et déboursés, le bilan, etc.

J'envoie aussi ces pièces à votre agent à Victoria, le capitaine J. Gaudin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. GARDINER JOHNSON,

Secrétaire de l'administration du pilotage de New-Westminster et Yale.

RECETTES.

Solde en banque, 5 janvier 1899	$ 810 10	
Gains du pilotage pour l'année 1899	17,112 90	
		$ 17,923 00

DÉPENSES.

Payé aux pilotes le 5 janvier 1899	$ 810 10	
Payé aux pilotes durant l'année 1899	12,275 78	
Dépenses de bureau, année 1899	909 50	
Dépenses des pilotes, année 1899	3,125 85	
Solde en banque	801 77	
		$ 17,923 00

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de l'administration du pilotage de New-Westminster et Yale.

Examiné et trouvé correct,
RICHARD ALEXANDER,
Président.

VANCOUVER, C.-B., 5 janvier 1900.

BALANCE D'APRÈS LE GRAND-LIVRE.

Actif.

Banque de Montréal		$ 801 77	
Banque de Montréal—			
Caisse d'épargne	$ 614 63		
Moins, chèque à l'ordre des commissaires	100 00		
	$ 514 63		
Intérêt, 1899	15 80		
		530 43	
			$ 1,332 20

Passif.

Fonds de réserve	$ 514 63		
Intérêt, 1899	15 80		
		$ 530 43	
Gains du pilotage non déboursés		801 77	
			$ 1,332 20

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de l'administration du pilotage de New-Westminster et Yale.

Examiné et trouvé correct,
RICHARD ALEXANDER,
Président.

VANCOUVER, C.-B., 5 janvier 1900.

Nº du brevet.	Nom du pilote.	Age.	Service.	Observations.
1 1re class..	William Ettershank.	57	Autorisé à piloter toute espèce de navires dans les limites de la circonscription de New-Westminster et Yale	Service actif.
2 " ..	George W. Robertson	49		
3 " ..	H. Robson Jones....	43		
4 " ..	William Johnson....	43		

NOTE.—Les droits de pilotage maintenant en vigueur sont les mêmes que ceux approuvés par arrêté en conseil du 26 avril 1894.

À L'ARRIVÉE.

17 steamers britanniques	$ 2,896 90	
243 steamers étrangers	4,536 00	
19 voiliers britanniques	615 50	
11 voiliers étrangers	303 00	
		$ 8,351 40

AU DÉPART.

64 steamers britanniques	$ 2,967 00	
258 steamers étrangers	4,662 75	
19 voiliers britanniques	683 75	
11 voiliers étrangers	448 00	
		8,761 50
		$ 17,112 90

Restant au port le 31 décembre 1899 :—*Senator* (à Westminster), $43.75 ; *Latona*, $20 ; *Saga*, $21.25 ; *Guy C. Guy*, $28 ; *Altear*, $26 ; *Aorangi*, $53.25 ; *Empress of India*, $66.25.

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de l'administration du pilotage de New-Westminster et Yale.

Approuvé,
RICHARD ALEXANDER,
Président.

VANCOUVER, C.-B., 5 janvier 1900.

ANNEXE No 14

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE HALIFAX, POUR L'ANNÉE 1899.

HALIFAX (N.-E.), 9 janvier 1900.

A l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour le département les états suivants de l'administration du pilotage de Halifax, savoir :—

Etat des recettes et des dépenses.
Etat de la caisse de retraite.
Relevé des navires, anglais et étrangers, à l'entrée.
Relevé des navires, anglais et étrangers, à la sortie.
Liste des pilotes brevetés.
Liste des pensionnaires.
Bilan.

Respectueusement,
Votre obéissant serviteur,

J. TAYLOR WOODS,
Secrétaire-trésorier.

ETAT des recettes et dépenses pour l'année 1899.

DT.	$ c.	AV.	$ c.
Appointements	600 00	Solde en caisse, 31 décembre 1898	1,576 18
Loyer	325 00	Pilotage à la sortie	1,634 45
Impressions, frais judiciaires, etc	1,302 54	Commissions	1,485 09
Epargnes en dépôt	800 00	Intérêt	476 85
Solde en caisse	1,798 53	Brevets, obligations, etc	85 00
	5,257 57		5,257 57

J. TAYLOR WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE,
30 décembre 1998.

BILAN.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Caisse	1,798 53	Caisse de retraite	15,854 71
Banque Union, dépôt spécial	3,088 59	Pilotage à la sortie	4,198 53
" pensions	481 81		
Caisse d'épargne de l'Etat	7,084 31		
Effets du Canada	5,200 00		
Banque Union	2,400 00		
Total	20,053 24	Total	20,053 24

E.O.E.

Somme payée aux pilotes .... $ 23,033 63
" " à chaque pilote 1,096 84

J. TAYLOR WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE,
31 décembro 1899.

LISTE des pilotes sur la liste des pensions.

Nom.	Age.	Résidence.	Montant de la pension par année.
			$ c.
John Fleming	86	Havre-de-Ketch	100 00
John Johnson	76	Anse-à-l'Ours, comté de Halifax	100 00
Patrick Hayes	77	Anse-au-Hareng, comté de Halifax	100 00
Bernard Gallagher	74	Halifax	100 00
Joseph Reno	73	Anse-au-Hareng, comté de Halifax	100 00
Mme Lucinda Nickerson	65	Sambro, comté de Halifax	30 00
Mme Mary Smith	63	Halifax	30 00
Mme Charles Martin	67	"	30 00
Mme Charles Glazebrook	54	"	30 00
Mary Glazebrook	10	"	15 00
Chas Glazebrook	8	"	15 00
Mme Daniel Martin	41	"	30 00
Thomas Martin	13	"	15 00
Leo Martin	9	"	15 00
Elizabeth Martin	7	"	15 00
Barbara Martin	6	"	15 00
Catherine Martin	4	"	15 00
		Total	755 50

J. TAYLOR WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE,
31 décembre 1899.

LISTE des pilotes du port de Halifax.

N°	Nom.	Résidence.	Age.
1	....	....	
2	William Fleming	Halifax	33
3	James Holland	Anse-Duncan	63
4	William Baker	Halifax	64
5	....	....	
6	Frank Thomas	Anse-au-Hareng	24
7	....	....	
8	William Hayes	Anse-au-Hareng	25
9	Hugh Monroe	Halifax	64
10	Jeremiah Holland	Anse-Duncan	67
11	Edward Byers	Halifax	58
12	James Hanrahan	Anse-Ferguson	62
13	William Beazley	"	59
14	John Hayes	Halifax	49
15	James Spears	"	41
16	John F. Beazley	"	39
17	William Gorman	Anse-au-Hareng	25
18	Charles F. Martin	Halifax	34
19	William White	Anse-Ferguson	42
20	Thomas Hayes	Halifax	40
21	Thomas Reno	Anse-au-Hareng	39
22	Frank Mackey	Halifax	27
23	Henry Latter	"	35
24	....	....	
25	....	....	
26	James Fleming	Halifax	60

J. TAYLOR WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE,
31 décembre 1899.

RELEVÉ des navires, à la sortie, port d'Halifax, (N.-E.), du 1er janvier au 31 décembre 1899 (sujets aux droits obligatoires de pilotage).

	Goélettes.	Brigantins.	Petites barques.	Barques.	Navires.	Steamers.	Barges.	Tonnage.	Droits de pilotage.
ANGLAIS.									$ c.
	8	4	11	2	2	565	18	822,251	7,134 06
ÉTRANGERS.									
	4	1	4	29	1	113	6	227,502	1,789 99
Total	12	5	15	31	3	678	24	1,051,753	$8,924 05

RELEVÉ des navires, à l'entrée, port d'Halifax, du 1er janvier au 31 décembre 1899 (sujets aux droits obligatoires de pilotage).

ANGLAIS.

Goélettes.	Brigantins.	Petites barques.	Barques.	Navires.	Steamers.	Barges.	Tonnage.	Droits de pilotage.
								$ c.
74	15	10	2	2	654	48	851,015	13,841 50

ÉTRANGERS.

Goélettes.	Brigantins.	Petites barques.	Barques.	Navires.	Steamers.	Barges.	Tonnage.	Droits de pilotage.
25	1	4	29	....	116	4	230,486	3,182 20
Total... 99	16	14	31	2	770	52	1,081,501	$17,023 70

J. TAYLOR WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE,
31 décembre 1899.

CAISSE DE RETRAITE.

Av.	$ c.	$ c.
Solde, 31 décembre 1898	....	15,090 92
Commissions	740 69	
Intérêt	476 85	
Brevets et obligations	85 00	
		1,302 54
		16,393 46
A déduire, pensions payées	....	538 75
		15,854 71
Dt.		
Banque Union	481 81	
" (spécial)	3,088 59	
Caisse d'épargnes	7,084 31	
Effets du Canada	5,200 00	
		15,854 71
1900. 9 janvier. Transféré de la caisse générale	....	2,515 53
		18,370 24

E.O.E.

J. TAYLOR WOODS,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE Nº 15.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE MIRAMICHI, N.-B., POUR L'ANNÉE 1899.

NEWCASTLE, MIRAMICHI, N.-B., 10 janvier 1900.

Major F. GOURDEAU,
Député du ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les relevés du pilotage de l'année terminée le 31 décembre 1899 pour la circonscription de Miramichi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

RELEVÉS du pilotage pour la circonscription de Miramichi (N.-B.), pour l'année expirée le 31 décembre 1899.

Classe des navires.	Nombre.	Total.
Navires déclarés à l'entrée—		
Vapeurs anglais	52	
Voiliers "	35	
Vapeurs étrangers	2	
Voiliers "	62	
		151
Navires déclarés à la sortie—		
Vapeurs anglais	50	
Voiliers "	29	
Vapeurs étrangers	2	
Voiliers "	65	
		146
Déplacements—		
Vapeurs anglais	24	
Voiliers "	4	
Vapeurs étrangers	1	
Voiliers "	22	
		51
Services supplémentaires—		
Vapeurs anglais		
Voiliers "		
Vapeurs étrangers		
Voiliers "	....	1

NATIONALITÉS des navires pilotés à l'entrée en 1899.

Anglais	87	Russes	2
Norvégiens	47	Suédois	2
Italiens	8		
Autrichiens	3		151
Allemands	2		

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage

RELEVÉS du pilotage pour la circonscription de Miramichi, N.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1899.

Classe des navires.	Montant.	Total.
	$ c.	$ c.
Montant total du pilotage à l'entrée—		
Vapeurs britanniques	2,929 51	
Voiliers "	905 08	
Vapeurs étrangers	109 03	
Voiliers "	1,710 28	
		5,653 90
Montant total à la sortie.		
Vapeurs britanniques	3,223 61	
Voiliers "	748 02	
Vapeurs étrangers	101 78	
3 voiliers	2,230 53	
		6,303 94
Montant total pour déplacements—		
Vapeurs britanniques	184 00	
Voiliers "	32 00	
Vapeurs étrangers	4 00	
Voiliers "	150 00	
		370 00
Montant total pour services supplémentaires—		
Vapeurs britanniqnes	....	
Voiliers "	....	
Vapeurs étrangers	....	
Voiliers "	27 00	27 00
Total	....	12,354 84

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

TARIF des droits de pilotage exigibles à Miramichi, N.-B., sur tous navires britanniques ou étrangers, pour l'année 1899.

A l'entrée	$2.25 par pd.
Pour tous navires mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus	2 c. par ton.
Pour tous voiliers arrivant, à partir de l'entrée du port	⅜ de $2.25
A la sortie	$2 par pd.
Pour tous navires mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus	2 c. par ton.
Pour tous voiliers, depuis le poste de déchargement jusqu'à la mer	⅜ de $2
Les déplacements ne sont pas obligatoires, mais lorsque des pilotes y sont employés le taux pour le déplacement et le mouillage des navires de plus de 300 tonneaux est de.	$4
Et 50 pour 100 en sus de ce tarif si la distance du déplacement est de plus de 4 milles	
Les remorqueurs à vapeur remorquant des barges avec chargement à l'entrée peuvent partir sans être obligés de prendre un pilote sur le remorqueur ou les barges, ou payer un pilotage à la sortie après avoir payé plein pilotage sur le remorqueur et les barges à l'entrée.	

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

JOHN C. MILLER,
Président.

RELEVÉ du pilotage dans la circonscription de Miramichi, N.-B., pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

N°	Noms.	Age.	Pour quel service.	Observations.
2	Louis Jimmo....	45	Plein brevet........	Démissionné 23 mai 1899.
6	Francis Martin......................	65	"	" "
7	Maxime Martin.........	54	"	" "
9	Angus McLean.........................	66	"	" "
10	Alexander Wilson.......	53	"	" "
12	George Savoy..........................	55	"	" "
22	Wm. Walls, aîné.	45	"	" "
26	John McCallum........................	47	"	" "
27	James Nowlan	48	"	" "
28	Dudley P. Walls......	53	"	" "
29	George Sutton.	48	"	"
30	James A. Nowlan......................	44	"	" "
31	George T. Tait........................	42	"	" "
32	Joseph Jimmo....	44	"	" "
33	James McCallum......................	55	"	" "
35	John Martin...........................	40	"	" "
36	Asa Walls..............................	40	"	" "
37	Wm. Walls, jne..................... .	42	"	" "
38	John Nowlan..........	43	"	" "
39	Patrick Nowlan.......................	40	"	" "
40	Hugh McLean.........................	32	A l'entrée seulement.	
41	Michael J. Jimmo....................	32	Plein brevet........	
42	George M. Nolan.....................	43	"	
43	Christopher C. McLean...............	52	"	
44	George Savoy.........................	55	"	

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

JOHN C. MILLER,
Président.

Les pilotes de Miramichi en compte avec R. R. Call, secrétaire-trésorier.

1899.	DT.	$ c.
1er mai..	Somme votée pour être retournée à la Dominion Coal Co., pilotage à l'entrée de la barge *Grandee*, échouée en novembre 1898........	43 88
27 " ..	Compte de D. Doyle pour louage de cheval.	1 00
27 " ..	Alexander Martin....	20 00
8 août.	Somme remboursée à la goélette *Bessie*..	18 00
8 " ..	Somme remboursée à la barge *Ajax*.................	13 00
8 " ..	Télégrammes	26 73
11 " ..	Frais judiciaires............	220 00
30 déc ..	Anslow Bros., compte d'impression.	7 00
30 " ..	R. R. Call, secrétaire-trésorier, frais de port et papeterie.....................	3 50
30 " ..	R. R. Call, 3 pour 100 de commission sur $12,354.84............	370 65
30 " ..	Pilotes, à compte...........	1,411 80
30 " ..	Somme non encore distribuée	10,219 28
		12,354 84
1899.	**AV.**	
30 déc ..	Pilotage à l'entrée..	
30 " ..	Pilotages à la sortie........	
30 " ..	Déplacements	
30 " ..	Services supplémentaires...	12,354 84

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

JOHN C. MILLER,
Président.

ANNEXE N° 16.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE SHÉDIAC, N.-B., POUR L'ANNÉE 1899.

BUREAU DE PILOTAGE,
SHÉDIAC, N.-B., 6 janvier 1900.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

L'administration de pilotage du port de Shédiac, N.-B., a l'honneur de présenter le rapport suivant pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

Nom des pilotes.	Age.	Service.
1. Edward McDonald	67 ans.	Toute la circonscription.
2. Dosithé P. Leblanc	61 "	"
3. Thomas McGrath	53 "	"
4. Olaf Hendrickson	47 "	"
5. Paul P. Leblanc	53 "	"

Navires déclarés sujets à payer les droits de pilotage :—

	A l'entrée.	A la sortie.
Voiliers britanniques	21	21
Voiliers étrangers, aucun.		

Nationalité des navires déclarés à l'arrivage pendant l'année 1899 .—

Norvégiens	20
Danois	1
Total	21

Les recettes provenant des droits de pilotage ont été comme suit :—

De navires étrangers $843.40

Cette somme a toute été payée aux pilotes nommés plus haut.

Le tarif des droits de pilotage est comme suit :—

Pour entrer ou sortir les navires, $1.25 par pied de tirant d'eau. Chaque déplacement, $2.

W. A. RUSSELL,
Secrétaire de l'administration du pilotage de Shédiac, N.-B.

ANNEXE Nº 17.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DU COMTÉ DE CHARLOTTE (N.-B.), POUR L'ANNÉE 1899.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous mettre sous ce pli les états relatifs au pilotage du comté de Charlotte pour l'année 1899.

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

RELEVÉ du pilotage pour la circonscription du comté de Charlotte, N.-B., année 1899.

Pilotes intérimaires.	Age.	Résidence.
Wellington Cline........	58	Paroisse des Iles-de-l'Ouest, comté de Charlotte.
Joseph Boyd............	64	Paroisse de Campobello "

Brevet de bateau de pilotes.

Goélette *Olga*, 10 tonnes, Joseph Boyd, patron, breveté le 2 août 1899.

Sommes de pilotage reçues par des pilotes.

Navires britanniques, $143.50 ; navires étrangers, $166.50 ; total, $310.

Nom.	Description des navires pilotés.	Nation.	Ton.	Nom.	Description des navires pilotés.	Nation.	Ton.
Quatre	goélettes....	Britan....	764	Six	goélettes....	Etranger....	1270
Un	brick ...	" ...	143				
			907				1270

Tonnage total, 2177.

Recettes de l'administration de pilotage.

Pour brevet à un bateau de pilote..............................	5 00	
Règlements..	2 00	
		7 00

Dépenses.

Frais de port et papeterie....................................	1 00	
Commissaire et secrétaire, Saint-André........................	6 00	
		7 00

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 31 décembre 1899.

Tarif de pilotage dans la circonscription du comté de Charlotte.

Première distance de	pilotage, à l'entrée ou à la	sortie,	$2.25	par pd de tirant d'eau.
Seconde	do	do	$1.60	do
Troisième	do	do	$1.50	do

De ou à Campobello, 20c. par pied de moins que ci-dessus.

Quatrième distance de pilotage, à l'entrée ou à la sortie, $1 par pied de tirant d'eau. Du 1er novembre au 1er avril, 20c. par pied en sus des prix ci-dessus.

Au ou du port de Saint-André au fond de délestage : navires de 80 tonneaux et au-dessous de 300 tonneaux, $2.50 chacun ; 300 tonneaux et plus, $3 chacun.

Pour conduire un navire d'un havre ou endroit de chargement à un autre havre ou endroit de chargement dans les limites de la baie de Saint André : navires de 80 à 200 tonneaux, $4 ; de 200 à 300 tonneaux, $5 ; de 300 à 400 tonneaux, $6 ; de plus de 400 tonneaux, $8.

Pour conduire un navire d'un havre ou endroit de chargement en dedans de la baie de Saint-André à un havre ou endroit de chargement en dehors de la dite baie et dans les limites de la circonscription, droit de pilotage à l'entrée ou à la sortie : pour les navires de 80 à 200 tonneaux, $6 ; de 200 à 300 tonneaux, $8 ; de 300 à 400 tonneaux, $10 ; de 400 tonneaux et plus, $12.

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

ANNEXE N° 18.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE HARVEY, N.-E., POUR L'ANNÉE 1899.

Description des navires.	Nom et nationalité.	Tonnage.	Droits de pilotage.
			$ c.
S.S.	*Touborg*, Nor	1,063	16 50
"	*Touborg*, 2e voyage, Nor	1,063	17 00
Barque	*Ophelia*, Nor	1,127	18 25
"	*Nova Scotia*, Nor	1,110	15 00
"	*Dictator*, Nor	526	20 25
S.S	*Manuka*, Ang	1,125	20 50
"	*Indianapolis*, Ang	1,593	21 00
"	*Rockcliff*, Ang	1,496	16 00
Navire	*Savona*, Ang	1,583	14 00
S.S	*Salopia*, Ang	1,549	20 00
		12,235	178 50

Recettes $5 00
Dépenses 7 50

GEO. A. COONAN,
Secrétaire de l'administration de pilotage.

HARVEY, 31 décembre 1899.

ANNEXE N° 19.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU DISTRICT DE SAINTE-MARIE ET LISCOMB, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

EDWARD QUINN, PILOTE N° 1, SAINTE-MARIE.

Date de l'arrivée.	Provenance.	Gréement.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Nom du capitaine.	Taux de pilotage. Entrée.	Sortie.	Total.
1899.							$ c.	$ c.	$ c.
18 mai	Halifax	Goélette	*Mary Elenor*	Halifax	98		3 90	3 90	7 80
28 juin	"	"	*Acacia*	Lunenburg	117	Lohnes	4 68		4 68
5 juillet	"	"	*Minnie Maud*	Liverpool, N.-E.	84	J. T. Wolf	3 36		3 36
28 "	"	"	*Quetay*	Saint-Jean	123	Hamilton	4 00	4 00	8 00
7 août	"	"	*Viola*	Windsor	124	Finley	5 00	7 00	12 00
9 "	Sydney	"	*Warren W.*	Georgetown, I.P.-E.	78	Glossen	3 15		3 15
11 "	"	"	*Samuel Drake*	Port-Hawksbury	68	Olsen	2 72		2 72
22 sept.	Aberdeen	Barque	*Montreal*	Windsor	699	Larkin	14 00	16 00	*20 00
24 "	Saint-Pierre	Goélette	*Winnie Pearce*	Grand-Banc, Ter.-N.	68	S. Tebboe	2 72	2 72	5 44
22 oct	Halifax	"	*Rona*	Lunenburg	99	Himelman	3 96	3 96	*5 28
27 nov	"	Barquentin	*Cuba*	Windsor	453	Earle	11 00	13 00	*16 00
15 déc.	Louisbourg	Goélette	*Regina B.*	Lunenburg	79	Byers	3 16		3 16
									91 59

* Un tiers de moins que le plein pilotage.

DANIEL BURNS, PILOTE N° 4, SAINTE-MARIE.

Date de l'arrivée.	Provenance.	Gréement.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Nom du capitaine.	Entrée.	Sortie.	Total.
2 mai	Pictou	Rem. de str.	*Elsie*	Pictou	15	McKinzie	1 50		1 50
7 juin	Louisbourg	Goélette	*Lucretia Jane*	Yarmouth, N.-E	78	Liblace	3 12	3 12	6 24
12 "	"	"	*Laura Douglas*	Barrington	36	Dicks	1 44	1 44	2 88
22 sept.	Bridgewater	"	*G. J. Matanson*	Weymouth	134	H. Leblance	4 00	6 00	10 00
									20 62

HENRY J. PYRE, PILOTE N° 1, POUR LISCOMB.

19 mai	Montevideo	Navire	*Trojan*	Windsor	1,595	G. Armstrong	22 00	24 00	46 00
23 "	Anvers	Barque	*Daphnae*	Knogen, Norway	898	Christian	15 00	17 00	32 00
27 août	Irlande	Barquentine	*Transport*	Norway	276	O. R. Lund	7 00	8 00	15 00
24 sept	Boston	Vapeur	*Boystead*	Christiania	1,982	Gullisen	26 00	28 00	*36 00
22 "	Liverpool	Barque	*Hannah*	"	897	Dahl	.....	17 00	17 00
									146 00

* Un tiers de moins.

DANIEL LANG, PILOTE N° 2, POUR LISCOMB.

26 août	Manchester	Vapeur	*Indianapolis*	Barrow	1,592	G. Black	22 00	24 00	*30 66

Un tiers de moins.

CHARLES RILEY, PILOTE N° 3, POUR LISCOMB.

10 juin	Para	Barque	*Desideria*	Franckstand	704	S. Samuelson	13 00	15 00	28 00

LEWIS WILSON, PILOTE N° 4, POUR LISCOMB.

26 mai	Liverpool	Barque	*Normanvicke*	Arundel	680	J. G. Tergisen	13 00	15 00	28 00

ARTHUR McKINLEY, PILOTE N° 5, POUR LISCOMB.

22 sept	Liverpool	Barque	*Hanna*	Christiania	897	J. Dahl	15 00	....	15 00
15 oct	St-Mary's	"	*Montréal*	Windsor	699	Larkin	13 00	*15 00	23 66
									38 66

WILLIAM PRIDE,
Secrétaire des commissaires.

ANNEXE N° 20.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE 1899.

PICTOU, N.-E., 31 décembre 1899.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du district de Pictou, pour l'année finissant le 31 décembre 1899.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. H. NOONAN,
Secrétaire.

DROITS de pilotage perçus pendant la saison de 1899.

	$ c.	$ c.
Somme totale reçue pour pilotage pendant la saison de 1899		2,128 90
Sur cette somme—		
Reçu de steamers	1,912 90	
" voiliers	216 00	
		2,128 90
Sur cette somme—		
Reçu de navires anglais	482 09	
" étrangers	1,646 81	
		2,128 90

Certifié,
CAPIT. A. B. BÉLANGER, SS. *Campana.*

GAINS des pilotes, 1899.

N°	Nom.	Age.	Montant.	Total.
			$ c.	$ c.
1	Jas. Fraser	68	28 00	
2	Wm. A. Cook	61	126 09	
3	Chas. A. Cooke	53	235 81	
4	Geo. W. Powell	48	127 68	
5	Danl. McLeod	58	64 00	
6	Danl. S. Smith	48	138 92	
7	Angus Smith	42	1,196 37	
8	McGregor Fraser	31	186 03	
				2,102 90

Recettes et dépenses de tous les deniers perçus par ou pour l'administration du pilotage, relativement aux pilotes ou au pilotage.

	$ c.	$ c.
Recettes.		
Reçu des droits de pilotage, d'après relevé	2,128 90	
" de 7 pilotes, cautionnements renouvelés	7 00	
" du capitaine Bélanger, ss. *Campana*, brevet C	40 00	
McGregor Fraser, brevet	20 00	
Solde dû au secrétaire	760 81	
		2,956 71
Dépenses.		
Payé aux pilotes pour pilotages	2,102 90	
" appointements du secrétaire	200 00	
Solde de 1898	653 81	
		2,956 71

JOHN A. FISHER,
JOHN R. DAVIS,
JOS. GRAHAM,
JAMES YORSTON,
H. McKENZIE,
Commissaires des pilotes, port de Pictou, N.-E.

ANNEXE Nº 21.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE SAINT-JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE 1899.

BUREAU DE L'ADMINISTRATION DU PILOTACE,
DISTRICT DE SAINT-JEAN (N.-B.), 5 janvier 1900.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Vous trouverez ci-inclus le rapport annuel du pilotage pour ce district, pour l'année terminée le 31 décembre 1899, que, je l'espère, vous trouverez en bon ordre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. W. THOMAS,
Secrétaire, administration du pilotage de Saint-Jean.

RELEVÉ des recettes et des dépenses de l'année finissant le 31 décembre 1899.

COMPTE DU REVENU.	$ c.	$ c.
RECETTES.		
Brevets—30 pilotes à $5	150 00	
" 6 chaloupes à $10	60 00	
Pilotage—25 cents par pied à la sortie du port de Saint-Jean, à cette date	1,965 85	
" " " " Musquash "	5 25	
		2,181 10
DÉPENSES.		
J. et A. McMillan, papeterie, etc	18 20	
Audition des comptes de 1898	25 00	
Loyer de bureau, 1 an au 1er novembre 1899	100 00	
Appointements, secrétaire-trésorier	800 00	
		943 20
Somme transférée au crédit de la caisse des pilotes	....	1,237 90
		2,181 10

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

Etat de la caisse des pilotes de Saint-Jean, pour l'année expirée le 31 décembre 1899.

COMPTE DE LA CAISSE DES PILOTES.	$ c.	$ c.
Dt.		
Pensions payées, 3 pilotes	463 15	
" 7 veuves et 2 enfants	504 00	
		967 15
Frais de funérailles, Madame George Thomas	20 00	
" Henry Thomas	20 00	
		40 00
		1,007 15
Solde		10,179 57
		11,186 72
Av.		
Solde, 31 décembre 1898		9,690 52
Intérêt sur dépôt. caisse d'épargnes de l'Etat, 12 mois au 1er juillet 1899 :—		
Livret n° 744	128 34	
Livret n° 10,260	129 96	
		258 30
Montant transféré du compte du revenu		1,237 90
		11,186 72
Solde au crédit de la caisse des pilotes, 31 décembre 1899		10,179 57

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

Etat des finances de l'administration de pilotage de Saint-Jean, d'après l'audition, 31 décembre 1899.

Compte de placement.	$ c.	$ c.
Sur dépôt, caisse d'épargnes de l'Etat, livret n° 744	4,406 96	
" " " n° 10,260	4,462 68	
		8,869 64
Compte courant.		
A la Banque du Nouveau-Brunswick		1,309 93
		10,179 57

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

Gains individuels des pilotes pendant l'année 1899.

—	$ c.	$ c.
Somme totale reçue	29,484 83	
Moins—25c. par pied de pilotage à la sortie pour les dépenses de bureau, fonds des pensions, etc.	1,965 85	27,518 98
Contra.		
Bennett, James	1,378 47	
Cline, Richard	1,785 29	
Cline, Alfred	427 75	
Cline, Richard B	866 13	
Conlin, Patrick	335 00	
Daley, Charles	370 62	
Doyle, James	2,248 07	
Doherty, Joseph	2,357 11	
Doody, P. George	149 63	
Lahey, William	753 13	
Lahey, Frank L	958 00	
Mantle, James E	696 75	
Miller, James H	550 50	
Murray, Wm	6 00	
McPartland, James	490 50	
Quinn, William	1,062 33	
Reed, James	570 88	
Rogers, Bart	1,458 62	
Spears, John	1,045 23	
Spears, Henry	1,702 40	
Spears, Martin	865 35	
Spears, James S	503 63	
Sherrard, John L. C	830 85	
Sproul, John	184 50	
Stone, Thomas J	885 51	
Scott, William	724 75	
Scott, Richard	531 00	
Thomas, John S	1,390 25	
Thomas, Robert	363 63	
Traynor, Thomas	2,027 10	
		27,518 98

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

Relevé des navires pilotés au port de Saint-Jean, N.-B., sujets aux droits de pilotage, pendant l'année terminée le 31 décembre 1899.

—	Britanniques.	Etrangers.	Total.
Goélettes	125	231	356
Bricks et brigantins	6	1	7
Voiliers	5	4	9
Barques et petites barques	18	23	41
Vapeurs	158	7	165
	312	266	578
Montant de droits de pilotage reçu	$ 21,038 80	$ 8,446 03	$ 29,484 83

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

Pilotes brevetés, port de Saint-Jean, N.-B., 1898-99.

Nom.	Age.	Résidence.	Observations.
Bennett, James	42	Saint-Jean, N.-B	
Cline, Richard	74	"	
Cline, Alfred	42	"	
Cline, Richard B.	29	"	
Conlin, Patrick	49	"	
Daley, Charles	63	"	
Doyle, James	62	"	
Doherty, Joseph	53	"	
Doody, P. George	59	"	
Lahey, William	70	"	
Lahey, Frank L.	28	"	
Mantle, James E.	53	"	
Miller, James H	22	"	
Murray, William	25	"	
McPartland, James	65	"	
Quinn, William	52	"	
Reed, James	53	"	
Rogers, Bart.	42	"	
Spears, John.	50	"	
Spears, Henry	48	"	
Spears, Martin	42	"	
Spears, James S	54	"	
Sherrard, John L. C	65	"	
Sproul, John	63	"	
Stone, Thomas J	46	"	
Scott, William	43	"	
Scott, Richard	48	"	
Thomas, John S	51	"	
Thomas, Robert	58	"	
Traynor, Thomas	46	"	
McAnulty, John	61	Musquash, N.-B	Breveté pour Musquash seulement.

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

ANNEXE N° 22.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE SYDNEY, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

SYDNEY-NORD, 26 janvier 1900.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter les relevés de pilotage du district de Sydney pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

Le compte général montre :—

Un solde de	$ 718 80
Une somme en dépôt	1,000 00
	$ 1,718 80

J'espère qu'on le trouvera exact.

Votre dévoué serviteur,

DANIEL McLEAN,
Secrétaire.

SYDNEY-NORD.

——	Nombre.	Tonnage.
Steamers anglais	154	90,593
" étrangers	67	46,933
Voiliers anglais	36	11,015
" étrangers	11	3,054
Secours	15	2,258
	283	153,853

DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.

De navires anglais	$ 2,555 52
De navires étrangers	1,944 50
Secours	55 50
	$ 4,550 52

INTERNATIONAL.

—	Nombre.	Tonnage.
Steamers anglais	229	317,853
" étrangers	94	138,695
Voiliers anglais	17	10,892
" étrangers	6	3,497
Secours	5	3,197
	351	474,134

DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.

De navires anglais	$ 11,254 00
" étrangers	5,211 00
Secours	38 00
	$ 16,503 00

RÉCAPITULATION.

Port.	Nombre de navires.	Tonnage.	Montant.
			$ c.
Sydney-Nord	283	153,853	4,550 52
International	351	474,134	16,503 00
	634	627,987	21,053 52

CAPITAINES BREVETÉS.

N°	Nom.	Navires.	Classe.	Montant.
				$ c.
2	P. Lachance	*Polino*	Steamer	100 00
3	R. Fraser	*Coban*	"	100 00
4	D. C. Fraser	*Bonavista*	"	100 00
5	E. Couillard	*Greetlands*	"	100 00
9	J. Reed	*Cape-Breton*	"	100 00
10	D. A. Scott	*Harlow*	"	100 00
11	W. H. Gould	*Louisburg*	"	100 00
12	J. Delisle	*Tiber*	"	100 00
				800 00

Dt. Administration de pilotage de Sydney. Av.

1898.		$ c.	1899.	$ c.
Aux pilotes	$21,053 52		Droits de pilotage d'après relevé	21,053 52
A déduire—Secours	88 50		Brevets de pilotes	110 00
	$20,965 02		Brevets de bateaux	16 00
" Commission	1,048 19		Brevets de capitaines	800 00
		19,916 83	Solde en caisse	513 98
Percepteurs (par contrat)		631 25	Intérêt	35 00
" loy. de bur. et comb.		50 00	Dépôt, banque Union	1,000 00
Surintendant des pilotes		200 00		
Dépenses de cinq commissaires		175 00		
Livres, impressions et papeterie		22 17		
Télégrammes et frais de port		14 30		
Frais de banque, traites, Sydney		15 15		
Secours, d'après relevé		535 00		
Somme en dépôt à la banque		1,000 00		
Appointements du secrétaire et du trésorier		250 00		
Solde reporté		718 80		
		23,528 50		23,528 50
			23 janvier 1899.	
			Solde reporté	718 80
			Somme en dépôt, banque Union	1,000 00
				1,718 80

Gain de chaque pilote pendant l'année finissant le 31 décembre 1899.

N°	Noms.	Montant.
		$ c.
1	William Ratchford	603 54
2	John Cann	603 54
3	John T. Mullins	603 54
4	Andrew Ratchford	603 54
5	John Fraser	603 54
6	James McGilvary	603 54
7	Angus McNeil	603 54
8	John Carroll	603 54
9	George Brown	603 54
10	L. Connell	603 54
11	James Carroll	603 54
12	D. D. Petrie	603 54
13	John McNeil	603 54
14	Peter Burke	603 54
15	James Shanahan	603 54
16	Will Brown	603 54
17	Thos Ratchford	603 54
18	Geo. D. Townsend	603 54
19	John B. McGilvary	603 54
20	Lawrence Ling	603 54
21	James Fraser	603 54
22	Tom McNeil	603 54
23	John T. Laffin	603 54
24	Thomas Robberts	603 54
25	Bernard Carroll	603 54
26	Joseph Brown	603 54
27	Bernard Mullins	603 54
28	D. A. McInnis	603 54
29	E. D. Cann	603 54
30	Walter Handrigan	603 54
	Apprentis.	
1	William Langille	301 77
2	Vincent McGilvary	301 77
3	Michael Curran	301 77
4	Thos Rudderham	301 77
5	Ernest Richardson	301 77
6	John Mahon	301 78
		19,916 83

ANTHONY GANNON,
Percepteur en chef.

SECOURS accordés.

Date.	Noms.	Montant.
1899.		$ c.
7 janv.	Pilote John Curren	25 00
8 "	Veuve Madère	20 00
10 mars	Margaret Petrie	15 00
3 mai	Pilote D. McGilvray	100 00
12 "	Veuve Madère	20 00
15 "	Famille Doyle	15 00
15 "	Veuve Mullins	30 00
15 "	" Young	30 00
15 "	" J. Carroll	15 00
5 juin	Famille Doyle	15 00
6 "	Margaret Petrie	20 00
12 "	Veuve Brown	15 00
14 "	Isabell McGilvray	15 00
15 "	Veuve J. McGilvray	15 00
15 août	" Carroll	30 00
15 "	" McInnis	30 00
29 "	May Petrie	15 00
12 oct	Isabell McGilvray	15 00
21 déc	May Petrie	15 00
21 "	Veuve Daley	30 00
21 "	Pilote J. Curren	20 00
21 "	Veuve Gillvray	15 00
21 "	" Brown	15 00
		535 00

ANNEXE N° 23.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE CARAQUETTE, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

CARAQUETTE, 26 décembre 1899.

A l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un état des sommes payées aux pilotes de la circonscription de pilotage de Caraquette pendant l'année 1899, ainsi qu'un état de mon compte avec les commissaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

PHILIP RIVE,
Secrétaire de l'administration du pilotage.

Etat de compte du secrétaire de l'administration de pilotage, 1899.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Recettes, licence de bateau, Xavier Poulain, pilote	1 00	Dépenses—Timbres-poste et papeterie	1 00
" " Alex. Wilson, pilote	1 00	Appointements	6 00
" " Chas. Vibert, pilote	1 00		
" " Larose Gauvin, pilote	1 00		
" " Peter LeBoutillier	1 00		
" " Auguste Poulain	1 00		
" " Jos. X. Chiasson	1 00		
	7 00		7 00

Caraquette, 26 décembre 1899.

PHILIP RIVE,
Secrétaire de l'administration du pilotage.

Relevé des droits de pilotage payés dans le district de Caraquette, 1899.

Nom du navire.	Nationalité.	Gréement.	Tonnage.	Date de l'arrivée.	Nom du pilote à l'entrée.	Date du départ.	Nom du pilote à la sortie.	Pilotage à l'entrée et au départ.
								$ c.
Alliance	Britannique.	Goélette	99	19 mai	Chas. Vibert	23 mai	Chas. Vibert	23 10
Helen E. Henry	"	"	294	17 juillet	"	28 juillet	"	20 80
Alliance	"	"	99	6 août	"	9 août	"	22 10
George et Mary	"	"	83	19 "	Jos. X. Chiasson	1er oct	Jos. X. Chiasson	20 00
Resolute	"	"	76	23 "	Chas. Vibert	16 sept	Chas. Vibert	18 00
Allianec	"	"	99	7 oct.	"	18 nov	"	22 90
Hiberniea	"	Brigantine	166	9 "	Alex. DeGrace	25 "	Alex. DeGrace	26 20
Mary Glaasen	"	Barque	182	22 "	Chas. Vibert	14 "	Chas. Vibert	23 40
								176 50

Caraquette, 26 décembre 1899.

PHILIP RIVE,
Secrétaire de l'administration du pilotage.

ANNEXE No 24.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE BATHURST, N.-B., POUR L'ANNÉE 1899.

ÉTAT du nombre de navires, ainsi que des sommes perçues et déboursées dans la circonscription de pilotage de Bathurst, N.-B., pendant la saison de 1899.

Pilotes.	Navires britanniques.				Navires étrangers.				Total.	Déboursés.		*Taux du pilotage.			
	Entrée.		Sortie.		Entrée.		Sortie.					En dehors de la barre.		En dedans de la barre.	
	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.		A qui payés.	Somme.	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Wm. Daly......... Nazaire Ache...... Frederick Reynolds	3	53 80	3	86 20	8	150 80	8	120 80	411 60	Pilotes, commissaires et secrétaire.	391 02 20 58	1 20	0 80	1 40	1 00
											411 60				

* Depuis le lieu de délestage jusqu'au lieu de chargement, $4 ; steamers, 1 c. par tonne de plus.

J. H. STEWART,
Secrétaire.

Pilotes—
WILLIAM H. DALY,
NAZAIRE ACHE,
FREDERICK REYNOLDS.

Commissaires—
JOHN E. O'BRIEN,
PATRICK J. BURNS,
THOMAS LEAHY,
SAMUEL MELANÇON.

ANNEXE N° 25.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE PARRSBORO, N.-E., POUR L'ANNÉE 1899.

LE MONTANT des droits de pilotage perçus en 1899 a été comme suit:—

DT.	$ c.	AV.	$ c.
18 navires britanniques ont payé	786 75	Payé au pilote Anderson	523 13
8 " étrangers "	342 00	" George	401 17
Reçu droits de permis pour 3 barges à $35 chacune	105 00	" Pettis	91 58
Reçu commissions sur perceptions à Port-Gréville	21 65	Porté au crédit du compte de la commission	286 14
Reçu commissions sur perceptions à Advocate-Harbour	46 62		
	1,302 02		1,302 02

Noms et âges des pilotes.

Noms.	Age.	—
Robert Anderson	46	Pour tout le district.
James George	59	" "
George E. Pettis	61	" "
Baxter McLellan	41	Pour l'île Spencer seulement.
J. Ephriam Morris	38	Pour Advocate-Harbour seulement.

Les taux varient de 75c. à $2.75 par pied de tirant d'eau pour les voiliers, et 50c. en plus pour les steamers.

E. GILLESPIE,
Secrétaire de l'administration de pilotage de Parrsboro.

PARRSBORO, N.-E., 7 décembre 1899.

ANNEXE N° 26.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PORT DE LOUISBOURG, CAP-BRETON, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

Perçu du pilotage	$2,665 14	
A déduire la commission du secrétaire à 4 p. 100	106 60	
		$2,558 54
Dépenses, livres de reçu et dépêches	3 81	
Payé pour arrérages	3 00	
" huit pilotes	2,551 73	
		$2,558 54
Moyenne, chaque pilote		318 96
Reçu des navires étrangers		1,028 22
" " britanniques		1,636 92

Aucun changement dans le personnel des pilotes, sauf que M. W. P. Cann a pris sa retraite et que M. John E. Tutty, âgé de 40 ans, l'a remplacé.

Je certifie l'exactitude de ce qui précède.

PHILIP TOWNSEND,
Secrétaire de l'administration du pilotage, port de Louisbourg.

LOUISBOURG, CAP-BRETON, 14 juillet 1900.

ANNEXE N° 27.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE KINGSTON, COMTÉ DE KENT, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

KINGSTON, COMTÉ DE KENT, N.-B., 7 décembre 1899.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Les commissaires de pilotage eurent leur assemblée annuelle dans le bureau de W. J. Brait, Kingston, comté de Kent, N.-B. Tous étaient présents, sauf MM. Walker et Hudson.

Proposé et décidé que les pilotes suivants, ayant prouvé leurs aptitudes, et promis de se conformer aux règles et règlements, reçoivent un brevet: William Irving, James Long, Albert Long, William Long, Henry D. Irving et John Curwen.

Treize navires de 6,556 tonneaux de registre et un steamer de 1,796 tonneaux sont entrés dans notre port, y ont pris des chargements et sont partis. Pas d'accidents à consigner.

Situation de la barre à partir du phare sur la grève sud N.E. par N. 400 brasses jusqu'à la bouée, de là N.N.E. 150 brasses et E. par N. 100 brasses à travers la barre. Profondeur sur la barre, 11 pieds L.W.O.S.

Bien à vous,

JAMES GORDON.
Secrétaire des commissaires.

ANNEXE N° 28.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE PUGWASH, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE PUGWASH,
PUGWASH, N.-E., 24 juillet 1900.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je vous transmets le rapport suivant pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

Il est venu 19 navires, qui ont payé $620.00.

Quatre navires à vapeur britanniques	$160 00
Un navire à vapeur danois	40 00
Quatre barques norvégiennes	420 00
Total	$620 00

PILOTES BREVETÉS.

	Age.
J. O. Reid	45
Neil McIver	40
Clarence Reid	40
George Cooper	48
George Huther	54
Andrew Seaman	54
Alfred E. Seaman	22

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY SMITH,
Secrétaire des commissaires.

ANNEXE N° 29.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU COMTÉ DE RICHMOND, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

ARICHAT, 18 juillet 1900.

Au Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 10 courant, j'ai l'honneur de vous dire que je n'ai à faire qu'un rapport bien minime, attendu qu'il n'y a qu'un pilote dans la circonscription de pilotage du comté de Richmond. Depuis que l'on a changé le tonnage obligeant à demander un pilote de 80 à 150 tonneaux, les pilotes du canal Saint-Pierre n'ont plus obtenu leurs permis, et de plus il n'y a que des steamers maintenant. Le seul rapport à faire est comme suit :—

John Gayetch, pilote n° 1,—

16 juillet, piloté le brick britannique *C.R.C.*, 239 tonneaux..	$13 50
26 décembre " " " "	13 50
Total......................................	$27 00

30 décembre, la goélette à trois mâts *Harry W. Loose*, 298 tonneaux, n'a pas payé son pilotage. Le capitaine avait promis d'envoyer le paiement, mais il ne l'a pas fait. Et quand il y avait des pilotes autorisés au canal Saint-Pierre les navires le traversaient et n'ont point payé plusieurs fois.

Bien à vous,

ISIDORE LEBLANC,
Secrétaire.

ANNEXE N° 30.

RELEVÉ DU PILOTAGE, CIRCONSCRIPTION DE BOUCTOUCHE, PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK POUR L'ANNÉE 1899.

(Acte 36 Vic., chap. 54, art. 24.)

BOUCTOUCHE, N.-B., 11 juillet 1900.

A monsieur JOHN HARDIE,
Faisant fonctions de député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 10 courant, et de m'excuser si j'ai négligé de vous transmettre en temps régulier les relevés du pilotage dans cette circonscription.

Les pilotes n'ont pas fait rapport à la fin de la saison, comme on le leur avait demandé, et l'on a oublié la chose ensuite.

Je vous transmets maintenant sous pli le rapport demandé, espérant qu'il vous parviendra en temps opportun.

Votre obéissant serviteur,

JOHN C. ROSS,
Secrétaire de l'administration de pilotage de Bouctouche.

BOUCTOUCHE, N.-B., 14 juillet 1900.

1. Noms et âges des pilotes brevetés :—
Calixte Léger.......................................Age 67 ans
Joseph Crossman.......................................“ 48 “

2. Ces pilotes sont autorisés à piloter des navires de toutes sortes dans les limites de la circonscription de Bouctouche.

3. En vertu de l'article 12 des règles et règlements, les droits de pilotage suivants sont exigés; un dollar et cinquante centins par pied de tirant d'eau, à l'entrée et à la sortie.

4. Somme totale des droits acquittés, $50.25. De cette somme $38.25 ont été payés par un navire étranger (allemand), le seul qui tombait sous le coup des règlements, et $9 par des goélettes (britanniques) pour lesquelles l'emploi des pilotes était facultatif.

5. Les droits de pilotage mentionnés plus haut ont été payés aux pilotes qui avaient piloté les navires en question.

6. Il n'a pas été délivré de nouveaux permis, et l'administration n'a pas fait de déboursés durant l'année.

JOHN C. ROSS,
Secrétaire de l'administration de pilotage de Bouctouche.

ANNEXE N° .

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

MONTRÉAL, 6 janvier 1900.

A l'honorable sir LOUIS H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre par ordre de la commission du port, et en conformité de l'article 31 de l'Acte concernant la charge de gardien de port, 45 Victoria, chapitre 45, les documents suivants :—

1. Le rapport du gardien de port pour l'année 1899.
2. L'état apuré des recettes et dépenses du bureau du gardien de port pour l'année terminée le 31 décembre 1899.
3. Un état des placements des fonds de surplus du gardien de port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEORGE HADRILL,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 11 décembre 1899.

Au président et aux membres du Conseil du Commerce de Montréal.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel des opérations de ce bureau, avec l'état des exportations, des recettes et des dépenses pour l'année 1899.

La navigation s'est ouverte à 3 p.m. le 27 avril par l'arrivée du steamer *Dominion* venant de la mer; elle a été close le 29 novembre par le départ du steamer *Mayflower* pour la mer à 7.30 du matin, une journée plus tard que le dernier départ l'année dernière. L'automne a été remarquablement doux ; il n'y avait pas de glace, ni peu d'apparence de l'approche de l'hiver, quand le steamer *Mayflower* est parti. L'outillage du port ainsi que les dragues ont fonctionné jusqu'au 6 décembre.

Le premier voilier fut la goélette *Potanoc*, venant des Barbades avec un chargement de mélasse, arrivée le 3 juin.

Le premier bâtiment qui soit entré cette année dans le golfe Saint-Laurent par voie du détroit de Belle-Ile fut le steamer *Springwell*, à destination de Québec ; on a fait rapport qu'il avait traversé le détroit le 22 juin. Plus tard un certain nombre de steamers ont cherché à venir par cette route, mais ils furent obligés par suite de nombreuses banquises de se diriger vers le Cap-Race et passer au sud de Terreneuve.

Quatre cent trente-quatre bâtiments de tous genres, de mer ou se rendant à l'étranger, ont été inscrits à ce bureau. Ils avaient un tonnage collectif de 1,092,955 tonneaux, c'est une diminution de 82 navires et de 119,792 tonneaux comparativement à l'année dernière. Cette diminution a été causée en grande partie par le fait que les assureurs ont élevé leurs taux d'assurances sur les navires suivant la route du Saint-Laurent, empêchant ainsi la classe de navires qui avaient l'habitude de venir chercher de pleines cargaisons de bois ou de grains, à l'ouverture de la navigation, de prendre cette route, et plus tard dans la saison un certain nombre de steamers

de lignes régulières ont été réquisitionnés par le gouvernement impérial comme bateaux de transport pour l'Afrique du Sud.

Le mouvement dans le port qui avait augmenté d'une façon anormale en 1898, par le fait des navires que la guerre hispano-américaine détournait des ports des Etats-Unis, a diminué cette année, bon nombre de bâtiments servant de transports ainsi que mentionné déjà.

Le mouvement avec les ports d'en bas cette année consiste en 344 navires de toutes sortes, d'un tonnage de 402,325 tonneaux, contre, l'année dernière, 330 navires de toutes sortes d'un tonnage de 348,500 tonneaux, soit une augmentation de 14 bâtiments et de 53,825 tonneaux.

Les navires partis cette année avec des chargements pour les ports d'en bas ont été au nombre de 105 avec un tonnage collectif de 91,045 tonneaux, contre 115 navires et un tonnage de 88,600 tonneaux l'année dernière,—soit une diminution de 10 navires, mais par contre une augmentation de 2,445 tonneaux. La différence dans le commerce des ports d'en bas entre le nombre de navires arrivés à ce bureau ou qui en sont partis, s'explique par le fait que 239 navires sont partis d'ici lèges, étant exclusivement employés au transport de la houille.

Le commerce d'exportation de bois d'ici à l'Amérique du Sud a été très faible cette année, par suite, possiblement de la rareté des navires à voiles. Deux navires seulement ont pris des chargements à Montréal à destination de La Plata dans le cours de cette année.

L'eau dans le chenal des navires a été un peu plus basse cette année que l'année dernière, et cela plus particulièrement depuis la fin d'août. Nonobstant le peu de profondeur de l'eau dans le chenal des navires, il n'y a pas eu comparativement d'accidents sur le fleuve entre Montréal et Québec, car l'échouage du steamer *Galia* sur l'île de Pierre, près de la tête du lac Saint-Pierre, le 14 mai, ainsi que l'accident arrivé au steamer *Parisian* en quittant le port, le 31 août, ne peuvent être attribués au manque d'eau dans le chenal des navires.

Suit un aperçu des exportations de différentes sortes qui ont été faites durant la dernière saison et signalées à votre bureau.

Le tout respectueusement soumis.

Je demeure, monsieur, votre obéissant, serviteur

ARCHIBALD REID,
Gardien de port.

Relevé comparatif des exportations, années 1898 et 1899, tel qu'il appert aux manifestes reçus par le gardien de port.

Description.		1898.	1899.	1899. Augmentation.	1899. Diminution.
Blé	boiss.	9,151,996	10,103,232	951,236	
Pois	"	1,721,914	1,341,336	....	380,578
Orge et seigle	"	1,368,633	1,469,954	101,321	
Avoine	"	6,858,031	3,971,337	....	2,886,694
Maïs	"	19,612,637	13,214,668	....	6,397,969
Graine de lin	"	776,887	868,450	91,563	
Total des grains		39,490,098	30,968,977	1,144,120	9.665,241 1,144,120
Diminution totale de grain		....	....	....	8,521,121
Fleur, farine, etc	barils.	1,006,381	1,299,202	292,821	
Cendre	"	1,014	1,449	435	
Pommes	"	395,255	287,502	....	107,753
Fromage	boîtes.	1,878,793	1,858,573	....	20,220
Beurre	paq.	273,923	460,598	186,675	
Œufs	"	201,644	192,251	....	9,393
Viandes en conserves	"	160,884	123,708	....	37,176
Saindoux	"	101,221	175,083	73,862	
Viande en carcasse	"	17,279	62,893	45,614	
Pulpe	ton'x.	15,920	594	....	15,326
Divers	"	43,503	45,031	1,528	
Foin	"	7,124	8,890	1,766	
Tourteaux oléagineux	"	7,242	7,558	316	
Phosphates	"	627	190	....	437
Minéraux	"	4,127	3,967	....	160
Bois de service	pds m. p.	330,840,915	284,643,393	....	46,197,522
Bêtes à cornes	têtes.	98,184	81,806	....	16,378
Chevaux	"	5,918	4,734	....	1,184
Moutons	"	34,844	57,875	23,031	
Papier	ton'x.	19	6,065	6,046	
Grains séchés	"	1,849	3,149	1,300	

Revenu, 1898	$12,417.93
" 1899	11,339.96
Diminution	$ 1,077 97

ARRIVAGES de la mer.

Description.	1898.		1899.	
	Nombre	Tonneaux.	Nombre	Tonneaux.
Steamers	497	1,198,078	422	1,088,347
Navires	3	4,215	....	.. ..
Barques	12	9,246	5	2,645
Bricks et goélettes	4	1,208	7	1,963
Totaux	516	1,212,747	434	1,092,955

Diminution de 82 navires et de 119,792 tonneaux.

ARRIVAGES des ports des provinces maritimes.

Steamers	316	347,151	332	401,219
Bricks et goélettes	14	1,349	12	1,106
Totaux	330	348,500	344	402,325

Augmentation de 14 navires et de 53,825 tonneaux.

CONGÉS pour les ports des provinces maritimes.

Steamers	105	87,769	95	90,211
Bricks et goélettes	10	831	10	834
Totaux	115	88,600	105	91,045

Diminution, 10 navires ; augmentation, 2,445 tonneaux.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT.

Etat des recettes et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

Dt.

Date		$ c.	$ c.
1898.			
31 déc....	Solde, argent à la banque	9,314 76	
	Argent en caisse, gardien de port	147 84	
			9,462 60
	Comptes non réglés, 1898		70 94
1899.			
30 déc....	Recettes provenant des sources suivantes :—		
	10,103,232 boisseaux de blé		
	1,341,336 " de pois		
	1,469,954 " de seigle et d'orge		
	3,971,337 " d'avoine		
	13,214,668 " de maïs		
	868,450 " de graine de lin		
	50,512 sacs de grain séché=6,065 ton.		
	7,558 ton. de tourteaux oléagineux		
	3,967 " de minéraux		
	190 " de phosphates		
	1,449 barils de cendre		
	1,299,202 " de fleur et de farine	974 10	
	287,502 " de pommes	718 81	
	86,540 bœufs et chevaux	865 40	
	57,875 moutons	144 73	
	207,811 tonneaux divers	4,156 22	
	8,890 tonnes de foin	177 80	
	284,643,393 pieds de bois de construction	1,422 90	
	Emoluments du gardien de port, à l'entrée	211 00	
	" " à la sortie	2,449 00	
	Inspection spéciale	86 50	
	Certificats de cargaisons avariées	133 50	
			11,339 96
	Intérêt sur dépôts à la banque	147 06	
	Trésorier de la Chambre de Commerce, intérêt sur placements	2,947 17	3,094 23
			23,967 73
1900.			
1er janv..	Solde	7,646 45	

Av.

Date		$ c.	$ c.
1899.			
31 déc...	Appointements, etc. :—		
	Arch. Reid, gardien de port	2,500 00	
	A. T. Crighton, aide-gardien de port	1,800 00	
	Jas. N. Bales, "	1,000 00	
	W. J. Anderson, teneur de livres	1,500 00	
	J. F. Scanlan, commis	560 00	
	S. Hayes, garçon	320 00	
	J. A. Vibert	800 00	
	Allocation de retraite :—		
	Arch. Reid, gardien de port	300 00	
	A. T. Crighton, aide-gardien de port	200 00	
	Jas. N. Bales, "	200 00	
	W. J. Anderson, teneur de livres	100 00	
	J. A. Vibert	179 94	
	Chambre de Commerce, dép. du secrétariat	1,000 00	
	Loyer, combustible et taxes	312 58	
	Téléphone, nettoyage de bur., éclairage, etc.	233 36	
	Registres de Lloyds et livres de transport	41 17	
	Livres, impressions et papeterie	101 90	
	Louage de voitures et billets de tramway	36 10	
	Diverses dépenses	21 91	
	Alf. W. Hadrill, auditeur	60 00	
			11,266 96
	Chambre de Commerce, pour placement par le trésorier		5,000 00
	Comptes non réglés de 1898 biffés		51 10
	" " 1899 "		3 22
	Solde en argent en banque	7,459 82	
	Argent en caisse, gardien de port	186 63	7,646 45
			23,967 73

Examiné et trouvé correct.
Alf. W. Hadrill, *auditeur.*
Montréal, 4 janvier 1900.

E. et O. E.

ARCHIBALD REID,
Gardien de port.

Liste des placements des fonds de surplus du bureau du gardien de port de Montréal, et intérêts sur ces placements, pour l'année expirée le 30 décembre 1899.

Date.	——	Montant.	Pour 100 pour 12 mois.	Intérêt.
		$		$ c.
16 fév. '80..	Payé $2,380.34 pour achat d'effets du gouvernement canadien........	2,300	3½	80 50
16 août '80..	Payé $7,254.11 pour achat d'effets enregistrés de la ville de Montréal	7,000	5	350 00
18 avril '84..	Payé $5,031.34 pour achat d'effets enregistrés à 4 pour 100 de la ville de Montréal (Nos 1720, 1721, 1722, 1723, 1724 =5 à $1,000)........	5,000	4	200 00
14 mars '87..	Payé $10,320.75 pour achat d'effets du fonds consolidé de la ville de Montréal	10,000	4	400 00
	Prêts à la caisse de construction du Board of Trade de Montréal, 30 décembre 1899........	45,000	4	1,800 00
2 juin '99..	Prêt addit. à la caisse de const. du Board of Trade de Montréal	5,000	4 p. 100 pour 7 mois.	116 67
				2,947 17

FRED. W. EVANS,
Trésorier.

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

Montréal, 5 janvier 1900.

ANNEXE N° 32.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
QUÉBEC, décembre 1899.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Comme l'exige l'article 30 des règlements, j'ai l'honneur de vous transmettre l'état annuel des travaux de ce bureau pendant l'année terminée le 31 décembre 1899, comme suit :—

Cent deux steamers ont été inspectés avant de partir pour le mer, après avoir pris une partie de leur cargaison à ce port, ayant précédemment pris la première partie en grain et autres articles à Montréal.

Onze steamers et onze voiliers ont été inspectés, leurs écoutilles ouvertes et leurs chargements examinés, en arrivant de la mer.

Quatre steamers ont été inspectés à la suite de leur échouement dans le fleuve Saint-Laurent en aval et en amont de Québec.

Deux steamers ont été inspectés à la suite d'avaries par la glace.

Deux steamers ont été inspectés à la suite d'avaries à l'hélice.

Trois steamers ont été inspectés à la suite d'avaries subis dans un abordage.

Quatre steamers ont été inspectés pour cause de chargement excessif sur le pont.

Onze inspections ont été faites des marchandises avariées dans l'entrepôt et sur les quais.

Les recettes et dépenses du bureau ont été comme suit :—

Recettes provenant de toutes sources	$1,103 50
Dépenses	423 50
Recettes nettes	$ 680 00

A part cela, plusieurs navires avariés par échouage ou autrement, qui ne tombaient pas sous le coup des règlemets du gardien du port.

Sept steamers onl pris durant la saison des animaux, formant en tout 3,267 têtes de bétail et 734 moutons, sur lesquels il a été perçu $52.69 qui ont été déposés à la banque de Montréal au crédit du receveur général.

Je suis, avec beaucoup de respect.
Votre obéissant serviteur,

W. SIMONS,
Gardien de port.

QUÉBEC, décembre 1899.

RELEVÉ du nombre de bêtes à cornes et de moutons expédiés au port de Québec au cours de la saison de 1899, ainsi que les noms des steamers et du montant des honoraires perçus.

Date.	Nom du navire.	Nombre de moutons.	Nombre de bêtes à cornes.	Montant perçu sur le nombre des moutons.	Montant perçu sur le nombre des bêtes à cornes.
1899.				$ c.	$ c.
1er sept..	*Maplemore*, ss	....	342	....	5 13
3 " ..	*Ottoman* "	....	586	....	8 79
7 " ..	*Roman* "	734	263	3 67	3 95
9 " ..	*Sedgemore* "	....	671	....	10 07
22 " .	*Pinemore* "	....	342	....	5 13
22 oct.. ..	*Sedgemore* "	....	467	....	7 01
29 " ...	*Pinemore* "	....	596	....	8 94
		734	3,267	3 67	49 02

RÉCAPITULATION.

Sept steamers sont partis de ce port avec 3,267 bêtes à cornes..$ 49 02
Un steamer est parti de ce port avec 734 moutons................ 3 67

Total du montant des honoraires perçus pour inspection des garnitures...$ 52 69

W. SIMONS,
Gardien du port et inspecteur des bêtes à cornes et de l'installation des navires.

ANNEXE N° 33.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE HALIFAX (N.-E.), POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
HALIFAX, (N.-E.), 31 décembre 1899.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport, accompagné d'un état des recettes et dépenses, pour l'année terminée aujourd'hui.

J'ai fait dans le cours de l'année l'inspection de vingt-neuf steamers et de un voilier qui étaient arrivés avariés. Les réparations nécessaires ont été faites et ceux qui étaient en route pour d'autres ports avec leur cargaison sont arrivés sans accidents à destination.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du gardien de port de Halifax (N.-E.), du 1er janvier au 31 décembre 1899.

DT.	$ c.	AV.	$ c.
Montant de droits perçus..	2,304 80	Payé aux aides, dépenses de bur., etc.	1,395 37
		Somme revenant au gardien de port.	909 43
	2,304 80		2,304 80

Je certifie que ce qui précède est un relevé fidèle et exact des recettes et des dépenses du gardien de port de Halifax (N.-E.), pendant l'année 1899.

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

ANNEXE N° 34.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE SYDNEY-NORD, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
SYDNEY-NORD, C.-B., 3 janvier 1900.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit :—

Dans le cours de la dernière saison j'ai fait les inspections suivantes :

Trois steamers.

Quatre voiliers.

Tous ces bâtiments étaient arrivés ici avariés, et ils ont dû subir des réparations considérables dans ce port.

Le total des honoraires perçus s'est élevé à	$91 00
Loyer de bureau et dépenses	10 00
Chiffre net des honoraires reçus	$81 00

Ainsi que vous m'en avez donné l'instruction, je suis allé voir les exécuteurs du capitaine Mackay, l'ancien gardien de port, et ces derniers m'ont informé qu'ils n'avaient pas de registres à me remettre, attendu que le capitaine Mackay tenait tous ses mémoires dans des livres privés. J'ai appris de plus qu'il n'avait rien fait en qualité de gardien de port dans le cours de la dernière année.

J'ai l'honneur d'être monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ANDREW NISBET,
Gardien de port.

ANNEXE N° 35.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE PICTOU, N.-E., POUR D'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

PICTOU, N.-E., 3 janvier 1900.

Inspection de la barque russe *Lima*		$ 8 00
Deux inspections de la barge *Grandee*, de Saint-Jean, Terre-Neuve		26 00
		$34 00
Dépenses—		
Thos. Robly Dub	$10 00	
Divers	5 00	
		15 00
Balance		$19 00

W. C. MUNRO,
Gardien de port.

ANNEXE Nº 36.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE RIMOUSKI, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

RIMOUSKI, 5 décembre 1899.

A l'honorable sir LOUIS H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que je n'ai pas inspecté de navires ni reçu de droits pendant la dernière saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CAPIT. E. HEPPEL,
Gardien de port.

ANNEXE N° 37.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À PORT-HAWKESBURY, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel des opérations du bureau à Port-Hawkesbury, pour l'année terminée le 31 décembre 1899. Je vous envoie également les noms de tous les navires que j'ai inspectés en ma qualité de gardien du port au cours de l'année qui vient de se terminer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. W. HENESEY,
Gardien de port.

NOMBRE de navires, gréement et nom des navires avariés que j'ai inspectés.

1899.		$ c.
25 mai.....	Goélette *Maggie Smith*, de Lunenburg, échouée à Havre La Buche, N.-E., était de 80 tonneaux, et a été achetée par D. Anderson, qui l'a réparée et en a fait un caboteur.	10 00
29 "	Goélette *Maranda*, de Gloucester, E.-U., Edward Morris, capitaine, était de 103 tonneaux ; a été reparée ici et est arrivée à son port de destination.......... .	5 00
25 juin	Goélette en fer *Clifton*, de Louisbourg, a été complètement réparée ici, et je l'ai classée dans le bureau américain d'expédition.....	30 00
25 nov.....	La barque *Gudrun*, de 487 tonneaux, a été complètement réparée ici, et calfaté, de la quille au plat-bord ; sa cargaison de bois a été rechargée et elle est maintenant en état de faire voile. Ce sont tous les navires que j'ai inspectés durant la dernière année	18 00
		63 00

J'atteste par les présentes que ce qui précède est un état exact et fidèle au meilleur de ma connaissance et croyance.

D. W. HENESEY,
Gardien de port.

ANNEXE No 38.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À L'ILE DU PRINCE-EDOUARD, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
ILE DU PRINCE-EDOUARD, 31 décembre 1899.

A l'honorable sir L. H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel des affaires de mon bureau durant la dernière saison.

La navigation est restée ouverte plus tard que d'habitude, ce qui a permis aux navires de prendre la mer en sûreté.

Il me fait plaisir de faire rapport qu'il ne s'est perdu aucun navire chargé de grains venant de l'ile dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. P. WELSH,
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du bureau du gardien de port pendant l'année terminée le 31 décembre 1899.

Date.	Recettes.	Montant.	Date.	Dépenses.	Montant.
1899.		$ c.	1899.		$ c.
	Droits perçus sur bâtiments chargés de grain..	73 00		Dépenses de bureau	6 75
	Marchandises avariées	14 00		Commission aux aides	33 66
	Inspection d'épaves	18 00		Solde	86 92
	Autres inspections	22 33			
		127 33			127 33

Je certifie que l'état ci-dessus est exact.

H. P. WELSH,
Gardien de port.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 31 décembre 1899.

ANNEXE N° 39.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE YARMOUTH, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

YARMOUTH, N.-E., 2 janvier 1900.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Selon mes instructions, je vous présente mon rapport pour l'année terminée le 31 décembre 1899.

J'ai été appelé trois fois à inspecter des navires avariés, trois fois à donner des certificats de navigabilité, neuf fois à inspecter les écoutilles de navires arrivant avec chargements, et une fois à inspecter la cargaison, celle du steamer *Castillia*.

Le total net des honoraires reçus a été de $2.

Je demeure votre obéissant serviteur,

EBEN SCOTT,
Gardien de port.

ANNEXE N° 40

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE MONCTON, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

MONCTON, N.-B., 30 décembre 1899.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que dans le cours de l'année terminée le 31 décembre 1899 j'ai fait l'inspection des écoutilles de la goélette *Sam Slick* avariée à ce port, et ai délivré un certificat conformément aux faits constatés. J'ai reçu un honoraire de deux dollars et cinquante centins ($2.50) pour mes services.

Il n'a été fait aucune autre affaire durant l'année.

A vous très sincèrement,

JAMES HAMILTON,
Gardien de port.

ANNEXE N° 41.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE ST-ANDREWS, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

1er avril, inspec. des écoutilles de la goélette *Adelade*..........	$ 1 50
3 " " " " *Nellie J. Crooker.*	2 50
12 " " " " *Annie M. Allen.*	2 50
14 " inspection du premier plan " *Annie M. Allen.*	2 00
11 juin, " des écoutilles de la goélette *Clement*	2 50
2 août " du bateau-pilote n° 1........................	1 00
	$12 00

J'atteste par les présentes que ce qui précède est un état exact et fidèle de tous les droits que j'ai perçus en ma qualité de gardien de port pour l'année 1899.

JOHN WREN,
Gardien de port.

ST-ANDREWS, N.-B., 4 janvier 1900.

ANNEXE Nº 42.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE CHATHAM, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

CHATHAM, N.-B., 19 décembre 1899.

Au Département de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

CHER MESSIEURS,—Je vous transmets sous pli la copie de la seule inspection faite à ce port au cours de la saison de 1899 ; le montant de l'honoraire a été de $10. La navigation de la rivière Miramichi est close par la glace à cinq milles en aval de Chatham, et on ne s'attend à l'arrivée d'aucun navire.

Je demeure votre obéissant serviteur,

W. MUIRHEAD,
Gardien de port.

(Copie.)

Je, William Muirhead, gardien du port de Chatham, N.-B., Canada, certifie que j'ai examiné les réparations et changements exécutés à la coque de la barque *Ruth* récemment convertie en une barge à houille, et je trouve qu'elle a été soigneusement et parfaitement calfatée et réparée. La barge est également étanche, saine et en état de tenir la mer ; elle est disposée de façon à transporter une cargaison de bois à Sydney, Halifax, ou aux autres endroits où l'on pourra la remorquer.

WILLIAM MUIRHEAD,
Gardien de port.

CANADA,
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK,
PORT DE CHATHAM,
22 juillet 1899.

Honoraire, $10.

ANNEXE N° 43.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À VANCOUVER, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

VANCOUVER, C.-B., 4 janvier 1900.

A l'honorable sir L. H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel, en ma qualité de gardien du port de Vancouver, C.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1899.

Somme perçue pour inspection d'écoutilles de navires....	$272 00
Somme perçue pour inspection de cargaisons	40 00
	$312 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

MALCOLM McLEOD,
Gardien de port.

ANNEXE N° 44.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À VICTORIA ET ESQUIMALT (C.-B.), POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DECEMBRE 1899.

VICTORIA (C.-B.), 3 janvier 1900.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel, en ma qualité de gardien des ports de Victoria et Esquimalt (C.-B.), pour l'année expirée le 31 décembre 1899.

Somme perçue pour l'inspection des écoutilles de 28 navires	$140 00
Somme perçue pour inspection de cargaisons, coques, etc.	331 50
Total perçu	$474 50

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHAS. E. CLARKE,
Gardien de port.

ANNEXE N° 45.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À WHITNEY-PIER, SYDNEY, CAP-BRETON, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1899.

M. F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous rendre compte comme suit des opérations de mon bureau en 1899.

Pour inspection de quarante-un navires à vapeur, droits perçus :—

Inspection de coques, navigabilité..............................	$328 00
A DÉDUIRE—Dépenses de bureau et loyer.....................	56 00
	$272 00

J'ai eu à remplir les fonctions ordinaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES CARLIN,
Gardien de port.

ANNEXE N° 46.

MAITRES DE PORTS.

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés sous l'empire d'actes fédéraux, dont les dispositions se trouvent au chap. 86, Statuts revisés du Canada, pour la nomination de maître de ports; les dates de la proclamation; les noms des maîtres de ports nommés; les dates de la nomination des maîtres de ports; le montant que les appointements de chacun d'eux ne doivent pas dépasser, et le total des droits perçus par chacun d'eux pendant l'année expirée le 31 décembre 1899, avec l'excédent, s'il y en a, porté au crédit du receveur général.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doiv. pas dépasser.	Montant perçu en 1899.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Collingwood	3 mars '77	Andrew Lockerbie	3 mars '77	200 00	96 00	......
Depot-Harbour	— juin '98	J. F. Pratt	15 juin '98	200 00	80 00	.....
Fort-William	7 juillet '91	Thos. E. Oakley	21 mars '97	400 00	494 50	94 50
Rivière-des-Français	20 juin '93	E. Borron, jeune	20 juin '93	200 00	68 00	...
Goderich	28 avril '76	William Marlton	8 mai '94	300 00	125 00	......
Midland	22 juillet '82	John White	13 juillet '97	200 00	221 50	21 50
Parry-Sound	24 mars '83	Frank Strain	26 avril '98	200 00	40 00	....
Penetanguishene	2 fév. '77	Francis Densome	3 juin '81	200 00	18 00	...
Port-Arthur	12 mai '84	B. Guérard	21 mai '97	200 00	114 00	...
Port-Stanley	— janv. '98	Frank E. Shepherd	15 janv. '98	200 00	51 50	......
Rondeau	4 " '78	W. R. Fellowes	17 déc. '88	100 00	26 50	......
Southampton	23 sept. '75	W. H. Johnston	— oct. '82	100 00	56 50	......
Sarnia	25 juillet '85	Robert McAdam	3 mai '86	300 00	....	......

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doiv. pas dépasser.	Montant perçu en 1899.	Montant payé au receveur général.
Amherst	14 sept. '78	John Cassidy	2 sept. '78	200 00	12 50	.....
Bersimis	31 juillet '91	Earl D. Chase	31 juillet '91	200 00	....	......
Carleton	8 déc. '81	Joseph E. Cullen	30 mars '96	200 00	....	......
Chicoutimi	17 juin '85	Ainsworth Sturton	8 juin '86	200 00	....	.....
Grande-Entrée	19 fév. '92	Hugh Clarke	8 déc. '98	200 00	....	...
Gaspé	25 sept. '74	Francis G. Eden	3 avril '89	500 00	....	......
Havre-aux-Maisons	9 août '87	C. Lafrance	10 déc. '96	200 00	8 00	.....
Lachine	19 avril '80	....	....	....	....	......
Matane	19 oct. '77	L. J. Levasseur	12 déc. '96	200 00	61 50	...
Métis	7 fév. '78	J. H. Ferguson	10 mars '96	200 00	57 50	.....
New-Carlisle	25 " '89	John C. Hall	17 jan. '95	200 00	6 00	....
New-Richmond	15 avril '82	Henry Leblanc	3 avril '82	200 00	39 50	......
Baie-du-Chêne	27 mars '80	Jas. D. Sowerby	22 mars '80	200 00	22 00	...
Paspébiac	12 mai '77	Hugh Christie	22 mai '77	150 00	22 50	.....
Port-Daniel	25 mars '89	J. Enright	11 sept. '90	200 00	5 00	..
Rimouski	5 " '77	A. P. St-Laurent	13 mai '96	200 00	17 50	....
Rivière-Ouelle	22 juillet '82	....	....	100 00	....	.....
Saint-Thomas	2 jan. '86	L. Dionne	22 oct. '96	200 00	71 00	...
Saint-Jean	Dans le port de Montréal.	G. H. Farrar	20 mars '97	500 00	637 00	137 00
Sorel	Dans le port de Montréal.	Pierre Guévremont	20 mai '90	300 00	280 50	...
Trois-Pistoles	— mars '98	Edouard T. Pettigrew	11 avril '99	100 00	36 00	......

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés sous l'empire d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU BRUNSWICK.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doiv. pas dépasser.	Montant perçu en 1899.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Alma	2 mai '98	Gideon W. Parsons	2 mai '98	100 00	30 50	......
Bathurst	30 〃 '73	M. T. Daley	21 avril '96	200 00	48 00	......
Black's-Harbour et Havre-au-Castor	22 sept. '83	E. W. Cross	17 sept. '83	100 00	9 50	......
Bouctouche	30 mai '73	H. Hutchinson	17 avril '97	100 00	6 50	......
Campbellton	30 〃 '73	A. J. Venner	12 〃 '93	200 00	109 50	......
Campobello	30 〃 '73	W. E. Sulis	16 déc. '92	100 00	1 00	......
Cap-Tourmentin	〃 '95	John Tucker	7 mai '95	200 00	31 00	......
Caraquet	30 〃 '73	Louis Poirier	17 avril '83	150 00	6 50	......
Chatham	30 〃 '73	R. J. Walls	13 〃 '98	300 00	318 50	18 50
Cocagne	30 〃 '73	H. Bourgeois	12 mars '97	100 00	......	......
Dalhousie	30 〃 '73	W. S. Smith	19 〃 '88	200 00	209 00	8 92
Dorchester	30 〃 '73	F. C. Palmer	15 avril '93	200 00	19 50	......
Frédéricton	30 〃 '73	......	......	......	......	......
Grand-Manan, Nord	18 sept. '76	James Pettis	21 mai '88	100 00	......	......
Grand-Manan, Sud	22 août '89	Abel Wilcox	22 août '89	100 00	3 00	......
Gull-Rock-Channel	14 janv. '98	Wm. L. Kent	14 jan. '98	100 00	Aucun.	......
Great-Shemogue	17 mai '75	Vacant	......	100 00	......	......
Harvey	30 〃 '73	Jas. E. Bishop	22 juin '97	100 00	53 50	......
Heron-Channel	juillet '97	Duncan Robertson	15 juillet '97	200 00	44 00	......
Hillsborough	30 mai '73	John O'Shaughnessy	13 avril '98	100 00	182 50	82 14
Cap-Hopewell	25 août '91	John H. Christopher	26 juin '99	200 00	25 50	......
Récif de Saint-Stephens	30 mai '73	W. McBean	12 〃 '94	100 00	......	......
Letete, etc	22 sept. '83	Jacob Cook	26 nov. '97	100 00	1 00	......
Petite-Shippégan et le Goulet Miscou	1er mai '86	Donald Harper	19 avril '86	100 00	......	......
Petite-Shemogue	5 sept. '88	Vacant	......	100 00	......	......
Moncton	30 mai '73	E. P. Cook	11 avril '95	200 00	9 50	......
Musquash	26 mars '74	J. McNulty	28 sept. '96	100 00	......	......
Newcastle	30 mai '73	John Niven	7 juillet '73	300 00	162 50	......
Joggins-Nord	30 〃 '73	......	......	......	......	......
Port-Elgin et Baie-Verte	6 fév. '73	R. Anderson	2 juin '93	200 00	20 00	......
Pokemouche	7 juillet '83	Alfred Blanchard	7 mars '99	100 00	......	......
Richibouctou	30 mai '73	James Alexander Jardine	11 mai '74	200 00	51 00	......
Rockland	30 〃 '73	......	......	......	......	......
Sackville	30 〃 '73	John A. Bowser	8 août '98	200 00	......	......
Saint-André	30 〃 '73	John Wren	6 mai '84	100 00	89 00	......
Saint-George	30 〃 '73	Alexander Dick	29 août '84	100 00	12 00	......
Saint-Martin et Quaco	14 〃 '74	Joseph Carson	14 mai '74	100 00	13 00	......
Shédiac	30 〃 '73	Alexander McQueen	19 〃 '76	300 00	79 00	......
Shippégan	30 〃 '73	John DeGrace	10 août '80	100 00	6 50	......
Tracadie	7 〃 '74	Theodore Savoy	23 sept. '99	100 00	Aucun.	......
Waterside	3 sept. '89	Wm. Riley Copp	3 〃 '89	100 00	......	......
Iles de l'Ouest	4 fév. '79	Thos. K. Parker	4 fév. '79	200 00	......	......

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doiv. pas dépasser.	Montant perçu en 1899.	Montant payé au receveur général.
Advocate	15 mai '80	Wm. Mills	17 mars '99	100 00	28 00	......
Annapolis	12 mars '75	John Lindgren	7 juillet '98	200 00	70 00	......
Rivière-aux-Pommes	14 août '86	Robt. Field	9 sept. '90	200 00	14 50	......
Arichat	22 avril '79	C. P. Terrio	......	200 00	20 50	......
Baddeck	23 sept. '75	Alex. McAulay	10 déc. '90	100 00	......	......
Barrington	10 juillet '82	B. Kenney	6 juillet '93	200 00	17 00	......
Bayfield	11 〃 '79	John McDonald	11 〃 '79	200 00	Aucun.	......
Baie-Saint-Laurent	21 avril '87	G. Zwicker	21 avril '87	200 00	Aucun.	......
Rivière-à-l'Ours	25 sept. '74	Wm. McFadden	27 sept. '97	100 00	32 00	......
Havre-au-Castor	24 juillet '80	Henry Hawboldt	22 〃 '88	100 00	2 50	......
Grand-Havre	9 juin '83	Donald McKenzie	28 mai '83	100 00	......	......

Tableau donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doivent pas dépasser.	Montant perçu en 1899.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Rivière-Bourgeoise	1er mai '86	E. C. Bouchie	19 avril '86	100 00	3 00	.....
Bridgewater	6 " '74	William Oakes	28 janv. '96	100 00	89 00	...
Bras-d'Or, y compris New-Campbellton	6 " '74	Wm. Livingstone	13 fév. '94	200 00	11 00	.....
Cap-Canso	6 juin '76	William A. H. Oliver	2 mars '99	100 00	113 00	13 00
Cap-du-Nègre, ou havre Nord-Est	18 mai '81	A. D. Perry	18 mai '81	200 00	15 00	.....
Chester	8 sept. '83	A. C. Corkum	8 juillet '96	100 00	....	.....
Chéticamp	20 avril '76	Fulgence Aucoin	15 avril '76	100 00	....	....
Clark's-Harbour	1er juin '81	J. B. Brannen	1er juin '81	200 00	5 50	....
Clementsport	1er mai '77	J. M. LeCain	18 oct. '98	150 00	6 50	.....
Ligne de comté à Grand-Narrows	9 juin '83	Vacant	....	....	....	
Crow-Harbour	30 sept. '88	A. Ehler	30 aug. '97	100 00	....	...
D'Escousse	23 janv. '85	Arthur Pertus	6 mars '90	100 00	26 50	.....
Digby	19 fév. '78	Israel Hersey	23 mai '97	200 00	50 50	.....
Baie-de-l'Est	25 août '83	Donald McInnis	5 avril '86	100 00	....	.....
Fourchu	22 mai '89	Neil MacLean	22 mai '89	100 00	1 00	..
Gaberouse	3 mars '79	John Wm. Hardy	2 nov. '86	100 00	2 00	.....
Glasgow et jetée du Cap-Breton, Sydney	30 oct. '80	Angus McQuarrie	30 oct. '80	300 00	59 00	.....
Guysborough	15 janv. '89	Thos. O'Connor	31 " '93	100 00	9 00	.....
Halifax	L'acte n'exige pas de proclamation	J. E. Butler	21 sept. '93	1,800 00	1,751 50	.....
Hantsport	27 juin '84	Edward Davison	7 juin '84	225 00	199 50	....
Ingonish, Baie Nord d'	22 mars '81	William Thomson	24 mars '81	200 00	....	....
" " Sud d'	9 oct. '84	John J. Donovan	26 déc. '98	100 00	....	....
Jetée Internationale, Sydney	30 " '80	Michael J. Neville	30 oct. '80	300 00	335 00	35 00
Isaac's-Harbour	30 " '89	Andrew J. Blakely	30 " '89	100 00	11 00	..
Jeddore	20 sept. '90	Wm. Jennox	20 sept. '90	100 00	9 50	....
Baie-Jordan	25 oct. '76	M. D. McKenzie	25 oct. '76	150 00	12 00	.....
Anse-Kelly	— fév. '99	Jos. B. Huskins	17 fév. '99	100 00	....	.....
LaHave ou Anse-Getson	12 mars '75	George Henry Zwicker	25 " '75	300 00	24 50	....
L'Ardoise, Haut et Bas	22 août '84	George Burke	20 août '84	100 00	1 00	.....
Lingan	12 juillet '81	Thomas Laffin	12 juillet '81	200 00	....	....
Liscombe	18 mai '81	David Rosenheiser	9 août '88	200 00	40 00	.....
Lac du Petit Bras-d'Or, entre la Pointe-McKay et Grand-Narrows	25 avril '84	Daniel Campbell	17 avril '99	100 00	....	....
Lac du Petit Bras-d'Or, de la Pointe-McKay aux rivières Washadebuck	25 " '84	Alex. J. McNeil	25 " '84	100 00	....	.....
Petite Baie-Glacée	3 août '74	E. Douglas Rigby	8 mai '84	200 00	7 00	.....
Little-Narrows et Pointe-aux-Atocas	9 juin '83	K. McLennan	1er nov. '97	100 00	2 00	....
Liverpool	19 janv. '77	Isaac V. Dexter	7 oct. '99	200 00	6 00	.....
Lockeport	18 mai '81	E. A. Capstick	18 mai '81	200 00	35 00	.....
Louisbourg	17 mars '79	H. C. V. Lavatte	13 oct. '98	200 00	323 10	123 10
Lunenburg	3 déec. '75	John Loye	10 déc. '96	150 00	128 00	...
Mabou	17 juillet '80	Finlay Rankin	23 juin '80	100 00	1 50	.....
Baie-Mahone	16 mai '87	Lewis Knaut	3 fév. '98	200 00	32 00	.....
Anse-McNair	12 mars '75	Ronald McEachen	8 mars '75	150 00	....	.....
Main-à-Dieu	31 juillet '86	John Farrell	21 juillet '86	100 00	....	.....
Maitland	26 mai '85	Vacant	26 mai '85	.....	....	.....
Montagne-de-Marbre	26 " '92	D. McDonald	26 " '92	200 00	1 50	.....
Margaretsville	26 mars '78	Robert Early	26 mars '78	100 00	....	.....

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doivent pas dépasser.	Montant perçu en 1899.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Baie-Marguerite	16 juillet '75	Peter Francis Boutilier....	7 juillet '75	100 00	41 50	......
Margaree...............	12 juin '86	Nicholas Deagle..	27 fév. '93	100 00	....	......
Marie-Joseph..... ..	— janv. '95	John Davis....	23 janv. '95	100 00	....	......
Middle-South-Island	— avril '96	S. Wynacht....	1 avril '96	100 00	10 00	.. ...
Merigomish.............	26 mars '78	D. McGregor...............	22 mars '93	100 00	1 50	......
Havre-Météghan........	8 juin '97	B. F. Robicheau............	8 juin '97	100 00	10 50	......
Rivière-Météghan...	10 fév. '88	L. A. Comeau	1er " '97	100 00	8 50	. ....
Musquodoboit	19 mai '82	David Williams	19 mai '82	100 00	9 00	.....
New-Haven........	9 juin '83	H. A. McLeod..	17 août '89	100 00	....	....
Neil's-Harbour.....	9 " '83	A. Hayman...........	28 mai '83	100 00	....	....
Northport.......	27 " '82	John M. Burns.............	27 juin 82	100 00	40 50	...
Anse Nord-Ouest, anse de Coleman et havre d'Aspotogan.	22 déc. '76	P. Boutillier....	30 " '92	200 00	......	......
Parrsborough..........	22 oct. '73	Edward Walter Beaty	22 oct. '73	300 00	159 50	....
Petit-de-Grat....	5 juin '95	S. Boudrot....	5 juin '95	200 00	4 50	....
Pont de la Petite-Rivière	7 juillet '83	John Nelson Parks..	27 avril '88	100 00	....	......
Plaster-Harbour....	6 mai '74	Vacant.	....	......	....	....
Port-George...	1 " '77	Charles B. Weaver....... ..	1er mai '77	150 00	....	......
Port-Greville..	13 mars '80	Wm. Cochrane..............	26 oct. '98	200 00	38 50	......
Port-Hawkesbury.......	16 juillet '75	Daniel Henesey	9 juillet '75	200 00	97 50	......
Port-Hood.......... . .	16 " '75	John Murphy, jne..........	9 " '75	200 00	....	....
Port-la-Tour......	14 avril '81	Wm. Sholds.................	15 fév. '98	200 00	....	...
Port-Lorne	27 mars '86	Freeman Beardsley.........	9 juin '97	200 00	2 50	......
Port-Maitland	26 mai '85	Josiah Ellis	10 déc. '96	200 00	1 50	......
Port-Morien	3 mars '79	Hector McDonald....	3 mars '79	400 00	1 50	......
Port-Mulgrave..	8 " '76	David Murphy.....	12 oct. '92	200 00	17 50	....
Port-Medway..........	25 juin '79	S. Manthorn..	2 fév. '99	200 00	12 50	... ..
Pubnico	27 sept. '82	D. Q. Amireau...	27 sept. '82	100 00	50 00	......
Pugwash....	22 oct. '93	C. T. De Wolfe.	6 mai '95	100 00	74 00	... ..
Anse-Ritcey......	26 sept. '84	J. B. Ritcey......	21 avril '96	100 00	29 00	... ..
Rivière-Jean	26 mars '78	H. Campbell................	11 juin '91	100 00	0 50	... ..
Sainte-Anne, y compris l'Anse Fuche..........	20 avril '81	Vacant..........	....	200 00	....	......
Rivière-Sainte-Marie....	18 mai '81	Wm. Pride.	20 déc. '93	200 00	16 50	......
Saint-Pierre	24 janv. '81	Peter McNeil..........	17 sept. '83	200 00	80 50	......
Sambro	27 déc. '79	Ben Smith.......	27 mai '90	200 00	11 00	.....
Sheet-Harbour..........	14 mai '74	H. Hall.......	13 avril '98	200 00	....	......
Shelburne.......... .. .	27 août '77	John C. Morrison	4 mai '97	200 00	161 00	......
Ship-Harbour...........	2 juin '84	Conrad Marks....	2 juin '84	100 00	.. ..	......
Smith's-Mountain, Ste-Anne	8 " '83	Geo. E. Fader...	11 avril '98	100 00	....	......
Spencer's-Island	22 mai '99	Baxter McLellan..	22 mai '99	100 00	....	......
Tatamagouche...	27 fév. '78	W. McKenzie..	29 mars '93	200 00	Aucun.	... ..
Tidnish	5 juillet '82	Charles Fields..	30 juin '84	100 00	25 00	......
Torbay et Whitehaven...	18 mai '81	Andrew Haley..........	10 déc. '97	200 00	34 50	...
Tusket.	18 mars '75	Charles W. Hatfield	7 mars '87	100 00	....	......
Tusket-Wedge.....	19 déc. '99	Hilaire Leclanc	19 déc. '99	100 00	... .	......
Jetée Victoria, Barre Sud, Sydney	25 juillet '84	Ernest Richardson....... ...	1er nov. '97	200 00	... .	....
Wallace	22 oct. '73	Jas. D. Patton	14 fév. '96	100 00	5 00	... ..
Arichat-Ouest...	20 août '90	A. B. Poirier....... ..	7 oct. '96	100 00	18 50	......
Baie-Ouest..............	8 mai '84	John McInnes........... .	9 mai '84	100 00	Aucun.	......
Port-Ouest......	8 mars '87	Geo. Welsh	29 janv. '98	2 0 00	39 50	......
Weymouth......... .	— mai '94	R. Payson...	29 mai '97	200 00	29 00	. . .
Whycocomagh.........	29 oct. '75	Neil McKinnon	8 oct. '75	100 00	....	......
Havre-de-Wood.........	19 fév. '92	S. K. Woods...............	19 juillet '92	200 00	8 50	. .
Yarmouth..	18 mars '75	Ebenezer Scott......... ...	19 oct. '77	250 00	235 00	....

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doi. pas dépasser.	Montant perçu en 1899.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Alberton et Cascumpec..	15 juillet '74	John McKay............	11 mai '97	200 00	7 50	......
Baie-Fortune	10 avril '75	John R. Coffin..	29 avril '78	200 00	....	......
Brudenell......	25 juillet '85	Vacant................ ...	....	200 00	....	......
Cap-Traverse...........	23 mai '84	Vacant..........	....	100 00	....	......
Rivière-Cardigan, y compris le Pont Cardigan..	2 juillet '78	Hercules McDonald....	2 juillet '78	200 00	Aucun.	......
Rivière Cardigan, de la tête de la riv. au riv. no'd de la riv. Mitchell.....	16 mai '78	D. Stewart.................	7 mai '97	100 00	... .	......
Cove-Head	15 " '80	James D. McMillan........	15 " '80	100 00	....	......
Charlottetown et Rivière Hillsboro.......	15 juillet '74	David Small.....	19 février '77	400 00	128 00	......
Crapaud.......	15 " '74	Wesley Myers..............	17 juin '74	200 00	6 00	......
Egmont	15 " '74	George Bollum..............	3 nov. '85	200 00	Aucun.	......
Georgetown.............	15 " '74	Samuel Hemphill...........	1er déc. '87	200 00	29 00	. .. .
Grande-Rivière..........	10 avril '75	Wm Chas Jenkins..........	4 mai '97	200 00	. ...	......
Grande-Rivière, jusqu'à et y compris la Pointe du Peuplier et le Quai. de la Chapelle..... .	16 mai '78	Vacant....	....	200 00	....	.....
Malpèque.....	10 juillet '74	J. Champion............	10 déc. '96	200 00	....	.....
Miminegash	17 avril '80	Jno. McCormick..	1er mai '99	100 00	25 00	......
Pont-Montague.........	7 " '97	Welton Porter.	7 avril '97	200 00	14 50	......
Havre-Murray..	17 juin '74	Wm Miller................	17 juin '74	200 00	... .	......
Rivière-Murray.	16 mai '78	Geo. McLeod...	9 février '97	200 00	6 00	......
New-London......	15 juillet '74	Wm. Bell	25 août '96	200 00	1 00	......
Pinette................	15 " '74	Daniel McAulay	18 déc. '97	200 00	....	......
Port-Hill	15 " '74	W. C. Brown.....	20 juin '98	200 00	....	......
Pownal	10 " '79	Michael Haley..............	30 mars '97	100 00	Aucun.	....
Baie-Rollo..............	10 avril '75	Vacant	....	200 00	....	....
Rustico................	17 mai '75	Felix Buote.......	1er mars '97	200 00	1 50	......
Baie-Saint-Pierre......	10 avril '75	Albert Anderson...........	16 oct. '98	200 00	....	... .
Souris-Est et Ouest......	10 " '75	Wm. McDonald....	21 sept. '99	200 00	18 00	......
Summerside	15 juillet '74	Wm Stymest.............	20 oct. '97	200 00	59 00	......
Tignish	22 avril '90	Vacant	....	100 00	....	......
Tracadie....	17 mai '75	Donald Campbell......... .	27 août '95	200 00	Aucun.	......
Tryon..................	12 avril '77	Vacant	....	200 00	....	......
Pont de la rivière Vernon	19 mai '74	John Finlay	9 oct. '84	200 00	1 00	....
Rivière de l'Ouest.......	17 " '75	Vacant...	... .	200 00	....	
Ile Boisée	- " '99	James Young.............	22 mai '99	100 00	.. .. ..	......

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doi. pas dépasser.	Montant perçu en 1899.	Montant payé au receveur général.
Chemains	— mars '97	Lewis G. Hill..............	2 mars '97	200 00	176 50	. ....
Comox	— avril '96	Geo. H. Rowe......	25 avril '96	200 00	104 50	......
Nanaïmo et Baie du Départ	10 " '75	Harry Cooper........... .	25 février '97	500 00	389 50	.. ...
New-Westminster.......	23 janv. '80	P. T. Powers.	13 " '99	400 00	86 50	......
Quadra	17 avril '77	Vacant.	....	300 00	....	....
Vancouver, y compris Burrard-Inlet	22 février '88	Malcolm McLeod	14 janv. '97	600 00	454 20	......
Victoria et Esquimalt...	20 mars '75	C. E. Clarke............. .	3 nov. '94	600 00	536 00	......

F. GOURDEAU,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE N° 47.

Relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, reçus par le ministère de la Marine, en conformité des dispositions du chapitre 74 des Statuts revisés du Canada, des préposés à l'engagement des matelots dans tout le Canada, pour les semestres expirés le 30 juin et le 31 décembre 1899 respectivement.

Note.—Les noms en italiques sont ceux des préposés en vertu de la loi, les autres sont les receveurs des douanes qui agissent comme préposés à l'engagement des matelots.

QUÉBEC.

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1899.			Semestre expiré le 31 décembre 1899.			Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Somme totale.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.			
					$ c.			$ c.			$ c.
Escoumains	Bonaventure	John Topping									
Gaspé	Gaspé	*F. G. Eden*									
Iles de la Madeleine	Gaspé	P. L. Joncas									
Montréal	Montréal	*Wm. Cunningham*	1,497	748	972 90	2,968	1,811	2,027 30	4,465	2,559	3,000 20
New-Richmond	Bonaventure	R. W. H. Dimock									
Paspébiac	Bonaventure	P. C. Beauchesne	14	5	8 50	18	16	14 40	32	21	22 90
Percé	Gaspé	W. Flynn					Nil.				
Québec	Québec	*J. U. Gregory*	127	24	70 70	177	60	106 50	304	84	177 20
Rimouski	Rimouski	J. A. Martin									
Saint-Jean	Saint-Jean	H. W. Wood									
Sorel	Richelieu	Joseph Mathieu									
Trois-Rivières	Trois-Rivières	P. B. Vanasse									

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Matelots engagés (30 juin).	Matelots congédiés (30 juin).	Somme (30 juin).	Matelots engagés (31 déc.).	Matelots congédiés (31 déc.).	Somme (31 déc.).	Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Somme totale.
Alma	Albert	D. Cleveland									
Bathurst	Gloucester	John E. Baldwin									
Bouctouche	Kent	J. J. Leblanc									
Chatham	Northumberland	*J. J. Brown*	•16	4	9 20	50	15	29 50	66	19	38 90
Cocagne	Kent	A. K. Dysart									
Dalhousie	Ristigouche	W. Montgomery									
Dorchester	Westmoreland	Walter Dobson									
Frédéricton	York	A. F. Street		2	60					2	0 60

Grand-Manan	Charlotte	E. A. Calder									
Grand-Harbour	Charlotte	D. J. W. McLaughlin									
Harvey	Albert	G. Brewster	14	3	7 90	14	15	11 50	28	17	19 40
Hillsborough	Albert	John Wallace									
Lepreaux	Charlotte	G. K. Hanson									
Moncton	Westmorland	J. W. Binney									
Musquash	Saint-Jean	A. T. Dunn									
New-Brandon	Gloucester	F. J. Foley									
Newcastle	Northumberland	*J. Niven*									
Joggins-Nord	Westmorland	Rufus C. Ward									
Quaco	Saint-Jean	J. Carson									
Richibouctou	Kent	B. V. Johnson									
Rockland	Westmorland	A. Boudreau									
Rockport	Westmorland	R. C. Ward									
Sackville	Westmorland	W. C. Milner									
Saint-André	Charlotte										
Saint-George	Charlotte	James McKay									
Saint-Jean	Saint-Jean	*W. H. Purdy*	1,386	614	877 20	1,348	956	960 80	2,734	1,570	1,838 00
Saint-Stephen	Charlotte	H. Graham		Nil.		17	3	9 40	17	3	9 40
Shédiac	Westmorland	W. R. Wood									
Shippégan	Gloucester	Henry A. Sormany									

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Advocate	Cumberland	Wm. Moore	6	1	3 30	7	6	5 30	13	7	8 60
Amherst	Cumberland	W. D. Main									
Annapolis	Annapolis	E. McCormick	53	27	34 60				53	27	34 60
Antigonish	Antigonish	A. Boyd		Nil.			Nil.				
Rivière-aux-Pommes	Cumberland	H. H. Mosher									
Arichat	Richmond	*D. O'C. Madden*									
Baie-Aspy	Victoria	D. McDonald									
Baddeck	Victoria	J. McDonald									
Barrington	Shelburne	D. Sargent	2	4	2 00	12	7	8 10	14	11	10 10
Bayfield	Antigonish	E. E. Randall									
Anse-Beliveau	Digby	E. E. Theriault	47	34	33 70	39	49	34 20	86	83	67 90
Rivière-à-l'Ours	Digby	*T. H. Millar*	57	32	38 10	50	58	42 40	107	90	80 50
Rivière-au-Castor	Colchester	R. Perry									
Bridgetown	Annapolis	S. S. Ruggles									
Bridgewater	Lunenburg	*N. C. Owen*				97	55	65 00	97	55	65 00
Canada-Creek	King	S. W. Rawding									
Canso	Guysborough	Thos. C. Cook		Nil.			Nil.				
Ile du Cap-Sable	Shelburne	*E. Nickerson*									
Church Point	Digby	Isaac H. LeBlanc				13	4	7 70	13	4	7 70
Clementsports	Annapolis	Chas. Ditmars	23	12	15 10	29	33	24 40	52	45	39 50
Cornwallis (Canning)	King	E. Rand									
Canning	King	E. Harris									
Digby	Digby	J. M. Viet									
Freeport	Digby	A. F. Outhouse									

RELEVÉS relatifs à l'engagement et au congé des matelots, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1899.			Semestre expiré le 31 décembre 1899.			Total matelots engagés.	Total matelots congédiés.	Somme totale.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.			
					$ c.			$ c.			$ c.
French-Cross	King	J. E. Orpen									
Grand-Bras-d'Or	Cap-Breton	D. Campbell									
Guysboro'	Guysborough	W. Cameron									
Halifax	Halifax	*H. Bligh*	1,493	1,150	1,091 50	1,333	1,225	1,034 0	2,826	2,375	2,125 50
Hantsport	Hants	J. W. Lawrence	28	28	22 40				28	28	22 40
Havre-au-Bouche	Antigonish	E. Corbet									
Harbourville	King	Chas. E. Morris									
Havre-Isaac	Guysborough	J. D. Griffin									
Joggins	Cumberland	J. Moffat									
Baie-Jordan	Shelburne	M. D. McKenzie									
Lingan	Cap-Breton	*Matthew Roche*									
Petit-Bras-d'Or	Cap-Breton	P. Collins									
Liscomb	Guysborough	James Hemlow									
Liverpool	Queen	*I. J. V. Dexter*	106	50	68 00	63	56	43 30	169	106	116 30
Lockeport	Shelburne	J. R. Ruggles	218	40	121 00	38	5	20 50	256	45	141 50
Londonderry	Colchester	J. A. Blaikie									
Louisbourg	Cap-Breton	*Wm. Lewis*									
Lunenburg	Lunenburg	Alfred G. Heisler	420	385	325 50	331	281	249 80	751	766	575 30
Baie-Mahone	Lunenburg	A. F. Zwicker									
Main-à-Dieu	Cap-Breton	R. McDougall									
Maitland	Hants	Alex. Roy	1		50				1		50
Margaree	Inverness	M. A. Dunn									
Margaretsville	Annapolis	D. W. Landers									
Merigomish	Pictou	D. McGregor									
Météghan	Digby	E. U. Doucet	55	24	34 70	47	35	34 00	102	59	68 70
North-East Harbour	Shelburne	G. B. Swaine	4		2 00	12	11	9 30	16	11	11 30
Sydney-Nord	Cap-Breton	*James Armstrong*	83	24	48 70	114	84	82 20	197	108	130 90
Parrsborough	Cumberland	*D. K. Holmes*	123	83	86 40	150	137	116 10	273	220	202 50
Pictou	Pictou	*M. Campbell*	47	3	24 40	49	12	28 10	96	15	52 50
Port-Acadie	Digby	A. Bourneuf									
Port-Caledonia et Petit-Baie-Glacée	Cap-Breton	J. J. Campbell									
Port-Gilbert	Digby	James Bingay									
Port-Greville	Cumberland	James Kerr									
Port-Hawkesbury	Inverness	*D. A. McDonald*									

Port-Hood	Inverness	E. D. Tremain									
Port-la-Tour	Shelburne	J. W. Taylor									
Port-Lorne	Annapolis	W. Graves									
Port-Medway	Queen	E. E. Leston									
Port-Morien	Cap-Breton	W. W. Bown									
Port-Mulgrave	Guysborough	M. J. Keating	12	8	8 40	15	13	11 40	27	21	19 80
Port-William	King	G. S. Lockwood									
Pubnico	Yarmouth	W. H. Amiro									
Pugwash	Cumberland	J. Wilson									
Ritcey's-Cove	Lunenburg	E. G. Seaboyer				106	91	80 30	106	91	80 30
Rivière-Hébert	Cumberland	A. W. Pugsley	23	1	11 80	68	53	49 90	91	54	61 70
Sainte-Anne	Cap-Breton	D. McAuley									
Sainte-Marie, Rivière	Guysborough	A. F. Falconer									
Saint-Pierre	Richmond	Donald Urquhart									
Rivière au Saumon	Digby	I. H. C. Penny									
Sheet-Harbour	Halifax	M. McFarlane									
Shelburne	Shelburne	W. W. Atwood	53	12	30 10	23	15	16 00	76	27	46 10
Sydney	Cap-Breton	*James Rudderham*	36	16	22 80	179	131	128 80	215	147	511 60
Sydney, Jetée Victoria	Cap-Breton	*Vincent Mullins*									
Thorne's-Cove	Annapolis	E. H. Porter				5	4	3 70	5	4	3 70
Truro	Colchester	George P. Nelson									
Tatamagouche	Colchester	J. A. G. Campbell									
Wallace	Cumberland	Charles D. Kerr									
Walton	Hants	H. Woolaver									
West-Arichat	Richmond	B. Poirier									
Weymouth	Digby	N. B. Jones									
Windsor	Hants	H. W. Dimock									
Wilmot	Annapolis	G. B. Reed									
Wolfville	King	J. B. Davidson									
Yarmouth	Yarmouth	*N. L. Trefry*	584	637	483 10	675	675	540 00	1,259	1,312	1,023 10

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Alberton	Prince	J. P. Brennan									
Cascumpec	Prince	James F. White									
Charlottetown	Queen	*H. W. Mutch*									
Crapaud	Queen	S. J. B. Leard									
Georgetown	King	Charles Owen	10		5 00	9	8	6 90	19	8	11 90
Mal èque	Prince	J. M. MacNutt			Nil.			Nil.			
Montague-Bridge	King	J. M. Aitken									
Murray-Harbour	King	H. J. Brehaut									
Pinette	Queen	H. D. Morrison									
Port-Hill	Prince	W. Hopgood									
Saint-Pierre, Baie	King	J. A. McLaine									
Souris	King	Michael J. Foley									
Summerside	Prince	*Jos. Reed*				7	2	3 90	7	2	3 90
Tignish	Prince	George Conroy									

RELEVÉS relatifs à l'engagement des matelots, etc.—*Fin.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1899.			Semestre expiré le 31 décembre 1899.			Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Somme totale.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.			
					$ c.			$ c.			$ c.
Ahouset	Clayoquot	*C. R. McDougall*	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Clayoquot	Clayoquot	*John Grice*	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Hesquait	Vancouver	*A. J. Brabant*	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Kynquot	Nanaïmo	*W. J. Feker*	111	94	83 70	21	95	39 00	132	189	122 70
Massett-Inlet	Ile Reine Charl'te.	*Charles Harrison*	....	....	....	....	....	....	....	....	....
New-Westminster	New-Westminster	*Peter Grant*	12	3	6 90	16	24	15 20	28	27	22 10
Ucluclet	Barclay-Sound	*Geo. Fraser*	....	....	73 60	18	153	54 90	....	....	128 50
Vancouver	New-Westminster	*D. McPhaiden*	520	524	417 20	501	458	479 75	1,021	982	896 95
Victoria	Victoria	*H. G. Lewis*	713	364	465 70	452	364	335 20	1,165	728	800 90

ANNEXE N° 48.

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de long cours, pendant l'année terminée le 30 juin 1899.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1898.					$ c.
3322	11 août	David Lougher	Capitaine	Yarmouth, N.-E	Halifax, N.-E	15 00
3323	23 "	Alvin K. Webb	"	Halifax, N.-E	"	15 00
3324	22 sept.	Chas. Hayward.	Second	Burlington, N.-E	"	8 00
3325	27 "	John Carlson	"	Baie-Mahone, N.-E	St-Jean, N.-B.	8 00
3326	27 "	Edmund J. Spicer	Capitaine	Parrsboro, N.-B	"	15 00
3327	27 "	John Alfred Ridley	2e second	Saint-Jean, N.-B.	"	8 00
3328	29 "	Sydney Pearson	Second	Vancouver, C.-B	Victoria, C.-B.	8 00
3329	3 nov.	Daniel Malman	Capitaine	Hillsboro, N.-B	St-Jean, N.-B.	15 00
3330	3 "	James McGrath	Second	Parrsboro, N.-B	"	......
3331	3 "	Angus McEachren	Capitaine	Chatham, N.-B.	"	15 00
3332	21 "	Alfred S. Wilkins	"	Kempt, N.-E.	Halifax, N.-E.	15 00
3333	6 déc.	Edgar O. Smith	"	Barrington, N.-E	Yarm'th, N.-E	15 00
3334	6 "	Frédéric R. Currier	"	Yarmouth, N.-E	"	15 00
3335	16 "	Alonzo Hunter	Second	Windsor, N.-E	Halifax, N.-E.	8 00
3336	27 "	Duncan E. Morris	2e second	Advocate-Harbor, N.-E.	St-Jean, N.-B.	8 00
3337	27 "	Angus J. MacDonald	"	Pinette, Ile du P.-E.	"	8 00
3338	7 fév.	Norman E. Smith	"	Yarmouth, N.-E	Yarm'th, N.-E	8 00
3339	7 "	Joseph U. Blakeney	Capitaine	Dartmouth, N.-E.	Halifax, N.-E.	15 00
3340	7 "	Knowlton Marsters	"	Burlington, N.-E	"	15 00
3341	16 "	Ernest Kinney	"	Yarmouth, N.-E	"	15 00
3342	22 mars	Horace McCully	2e second	Masstown, N.-E	"	8 00
3343	22 "	John Chas. Shaw	"	Main-à-Dieu, C.-B., N.-E	"	8 00
3344	10 "	Award L. Brinton	Second	Port-Lorne, N.-E	Yarm'th, N.-E	......
3345	19 "	Arnold Hotson	2e second	Vancouver, C.-B	Victoria, C.-B.	8 00
3346	27 "	B. H. Morehouse	"	Sandy-Cove, N.-E	St-Jean, N.-B.	8 00
3347	27 "	John A. C. Carlsson	Capitaine	Saint-Jean, N.-B.	"	15 00
3348	4 mai	Arthur G. Morris	"	Mid. Musquodoboit, N.-E	Halifax, N.-E.	15 00
3349	5 "	Laurent Vigneault	Second, limité aux navires F et A	Havre-aux-Maisons, I.M.	Québec	8 00
3350	5 "	André Simard	Second	Québec	Québec	8 00
3351	1er juin	Andrew Sproul	2e second	Castruse, Irlande	Victoria, C.-B.	8 00
3352	8 "	Edward Holland	Capitaine	Louisbourg, C.-B., N.-E.	Halifax, N.-E.	......
3353	14 "	Matthew John Davis	Second	Clifton, N.-E	"	8 00
3354	14 "	James C. McPherson	2e second	Port-Daniel, Qué	"	8 00
3355	14 "	John Roy Andrews	"	Hantsport, N.-E	"	8 00
3356	26 "	Russell S. Ramsay	"	Malpèque, I.P.-E	St-Jean, N.-B.	8 00

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur ou sur les côtes, pendant l'année terminée le 30 juin 1899.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1898.					$ c.
2464	6 juillet..	Chas. Haggblom	Capitaine	Blenheim, Ont	Ste-Catherine	15 00
2465	7 "	C. J. Stwartman	"	Waubaushene, Ont.	"	15 00
2466	7 "	Jas. Allan McDonald	"	Georgetown, I.P.-E.	Halifax	15 00
2467	7 "	Thomas Wilson	"	Vancouver, C.-B.	New-Westminster	15 00
2468	11 "	Fenwick Hatt	"	Liverpool, N.-E.	Halifax	....
2469	11 "	Philip J. Campbell	"	Cardigan, I.P.-E	"	15 00
2470	11 "	Frank Beaumont	"	Alport Farm, Bracebridge, B. P., Muskoka, Ont.	Ste-Catherine.	15 00
2471	11 "	Abel E. Wade	"	Grenville, Qué	Ottawa	15 00
2472	11 "	Wm. Thomas Jones	"	Gravenhurst, Ont.	Ste-Catherine.	15 00
2473	11 "	Wm. E. McPherson	"	Sydney, C.-B., N.-E	Sydney	15 00
2474	11 "	James H. Nicholson	"	Belleville, Ont	Kingston	15 00
2475	11 "	George Murdoch	"	Sherbrooke, N.-E.	Halifax	15 00
2476	20 "	Edwd. C. Robinson	"	Goderich, Ont	Ste-Catherine.	15 00
2477	20 "	Loran A. Kenney	"	Shag-Harbour, N.-E.	Yarmouth	15 00
2478	20 "	James Martin	"	Dartmouth, N.-E	Halifax	15 00
2479	20 "	Ernest S. Daniels	Second	Victoria, C.-B	Victoria	6 00
2480	20 "	Louis Trudeau	Capitaine	Montréal, Qué.	Ottawa	....
2481	18 "	Wm. Allard	"	Carleton, P.Q.	Dalhousie	15 00
2482	18 "	Gilbert A. Arthur	"	Picton, Ont.	Kingston	15 00
2483	29 "	Wm. Cooper Leliard	Second	Owen-Sound, Ont.	Ste-Catherine	6 00
2484	3 août	Archibald Field	Capitaine	Ladner, C.-B.	New-Westminster	15 00
2485	3 "	Edwd. T. McLennan	"	Vancouver, C.-B	"	15 00
2486	3 "	Stanley C. Grenville	"	Kingsville, Ont.	Ste-Catherine.	15 00
2487	4 "	Edwd. Willcox	"	Québec, P.Q.	Québec	15 00
2488	4 "	Pierre Imbeau	"	Pointe-aux-Bouleaux, P.Q	"	15 00
2489	4 "	David G. Kurtz	"	Nelson, C.-B	Nelson	15 00
2490	6 "	Henry Perrault	"	Parry-Harbour, Ont.	Ste-Catherine	15 00
2491	6 "	Wm. McKenna	"	Brewers-Mills, B.P.,Ont.	Kingston	15 00
2492	6 "	Robt. Harmon	"	Lindsay, Ont.	"	15 00
2493	10 "	Geo. Hy. Stephens	Second	Sydney, C.-B., N.-E	Sydney	6 00
2494	10 "	Wm. James Murdoch	Capitaine	Sherbrooke, N.-E	Halifax	15 00
2495	10 "	Robt. Geo. Evans	Second	Victoria, C.-B	Victoria	6 00
2496	10 "	John Power	"	New-Westminster, C.-B.	Victoria	6 00
2497	11 "	André Charlebois	Capitaine	Riv.-des-Français, Ont.	Ste-Catherine	15 00
2498	11 "	Robt. C. Graham	"	Enterville, N.-E.	Yarmouth	15 00
2499	11 "	Alfred H. Bickmore	"	Alport, Ont.	Ste-Catherine	15 00
2500	13 "	Wm. Hetherington	"	Toronto, Ont.	"	15 00
2501	18 "	Henry E. Petrie	"	Pet.-Baie-Glacée, C.-B., N.-E.	Sydney	15 00
2502	18 "	Richard Hynes	"	Codroy, Terreneuve	"	15 00
2503	18 "	Philéas Coude	Second	Baie-Saint-Paul, P.Q	Québec	6 00
2504	18 "	Richard F. Martell	Capitaine	Main-à-Dieu, C.-B., N.-E	Sydney	15 00
2505	19 "	Horace Sicotte	"	Valleyfield, Qué.	Ottawa	......
2506	22 "	Hans George Schon	"	Victoria, C.-B.	Victoria	15 00
2507	22 "	Ludger Portelance	Second	Ottawa, Ont	Ottawa	6 00
2508	22 "	Uriah H. Lyons	Capitaine	Barrington, N.-E	Halifax	15 00
2509	23 "	Oliver H. P. Rogers	"	New-Westminster, C.-B.	N.-Westm'ster	15 00
2510	24 "	Edward Smith	"	Brewer's-Mills, Ont.	Kingston	15 00
2511	22 sept.	Wm. McReily	Second	Harbourville, N.-E	Sydney	6 00
2512	22 "	Zéphir Dénault	"	Beauharnois, P.Q.	Ste-Catherine	6 00
2513	22 "	Jason Huckabone	"	Pembroke, Ont.	Kingston	6 00
2514	22 "	Frank Spinner Carter	Capitaine	New-Westminster, C.-B.	N.-Westm'ster	15 00
2515	22 "	Sam. Geo. Mortimer	Second	Vancouver, C.-B	Victoria	6 00
2516	22 "	Joseph E. Duquette	Capitaine	Cornwall, Ont	Kingston	15 00
2517	22 "	Hypolite Lacouline	"	Saint-Charles-de-Limoulin, P.Q	Québec	15 00
2518	22 "	James W. Cates	Second	Victoria, C.-B.	Victoria	6 00
2519	22 "	Hans Blackstad	Capitaine	"	"	15 00
2520	22 "	Danl. A. Foster	"	Pictou, N.-E	"	15 00

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur ou sur les côtes, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1898.					$ c.
2521	22 sept	Chas. Johnson	Second	Nakusp, C.-B.	Victoria	6 00
2522	22 "	David Petro	Capitaine	Bobcaygeon, Ont.	Kingston	15 00
2523	22 "	Irene Yergean	"	Notre-Dame-de-Pierreville, Qué.	Québec	....
2524	22 "	Ernest J. Martel	"	Main-à-Dieu, N.-E.	Sydney	15 00
2525	22 "	A. LeB. Peatman	"	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	15 00
2526	22 "	Elzéar Tremblay	"	Malbaie, Qué.	Québec	15 00
2527	27 "	Henry Whitfield Colwell	"	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	15 00
2528	27 "	Odber R. Farrell	Second	Annapolis, N.-E.	"	6 00
2529	27 "	Wm. P. Bennett	Capitaine	Windsor, N.-E.	Halifax	15 00
2530	27 "	Eugène Fortin	"	Lévis, Qué.	Québec	15 00
2531	27 "	John D. Williams	Second	Canso, N.-E.	Sydney	6 00
2532	7 oct	James Achd. Johnston	Capitaine	Young's-Cove, Ont	Kingston	15 00
2533	10 "	Wm. Henry Elder	"	Gravenhurst, Ont.	Ste-Catherine	15 00
2534	11 "	Elijah B. Rumley	"	Lion's-Head, Ont.	"	15 00
2535	11 "	Wm. John Cole	Second	Manitowaning, Ont.	"	6 00
2536	14 "	Fred'k D. Forrest	Capitaine	Windsor, Ont.	"	15 00
2537	14 "	Stephen C. Court	Second	Victoria, C.-B.	Victoria	6 00
2538	19 "	Robt. Bailey	Capitaine	Vancouver, C.-B.	"	15 00
2539	19 "	J. Claude Butterfield	"	Port-Moody, C.-B.	"	15 00
2540	19 "	John L. Souter	"	Arrowhead, C.-B.	"	15 00
2541	24 "	A. T. Corbett	"	Bracebridge, Ont.	Ste-Catherine	15 00
2542	24 "	Alex. P. Larson	Second	Gravenhurst, Ont.	"	6 00
2543	27 "	James D. Varcoe	Capitaine	Lindsay, Ont	Ottawa	15 00
2544	27 "	Stratford T. Eyre	"	Windsor, Ont.	Ste-Catherine	15 00
2545	28 "	Edward Winter	"	"	"	15 00
2546	28 "	Albert Defoe	"	Bobcaygeon, Ont.	Kingston	15 00
2547	3 nov	John E. Peterson	"	Windsor, N.-E.	Yarmouth	15 00
2548	16 "	H. Marshall O'Hara	"	Isaac's-Harbour, N.-E.	Sydney	15 00
2549	16 "	T. L. Roberts	"	Advocate-Harbour, N.-E.	Saint-Jean	15 00
2550	16 "	Wm. Chas. Phillips	"	Toronto, Ont.	Ste-Catherine	15 00
2551	16 "	Olof Westerland	"	Vancouver, C.-B.	Victoria	15 00
2552	16 "	Andrew L. Brownlee	"	Victoria, C.-B.	"	15 00
2553	17 "	Frederick Travis	"	Burritt's-Rapids, Ont.	Ste-Catherine	15 00
2554	21 "	Silas H. Ormiston	"	Gabarus, C.-B., N.-E.	Sydney	15 00
2555	30 "	Maynard Fielden	Second	Hantsport, N.-E.	Yarmouth	6 00
2556	30 "	Seraphin Marinville	Capitaine	Champlain, Qué.	Québec	15 00
2557	3 déc	Donald Sinclair	Second	Portage-du-Rat, Ont.	Ste-Catherine	6 00
2558	5 "	Dan. Wm. Crow	Capitaine	Chatham, Ont	"	15 00
2559	5 "	Jas. Alex. Bailey	Second	Gravenhurst, Ont.	"	6 00
2560	6 "	Thos. E. Smith	Capitaine	Necum-Teuch, N.-E.	Halifax	15 00
2561	7 "	Joseph Kemp	"	Montréal, Qué.	Sydney	15 00
2562	7 "	Robt. J. Stroud	"	Milford-Bay, Ont.	Ste-Catherine	.....
2563	10 "	Alfred Mortimer	"	Pt Mortimer, Muskoka	"	15 00
2564	13 "	Arthur A. Batten	"	Collingwood, Ont	"	15 00
2565	13 "	John Gloundison	Second	Victoria, C.-B	Victoria	6 00
2566	16 "	Fredk. L. Foote	"	Yarmouth, N.-E.	Yarmouth	6 00
2567	28 "	F. Copperthwaite	Capitaine	Birdsalls, Ont.	Kingston	15 00
2568	28 "	Joseph Lodge	Second	Lunenburg, N.-E.	Lunenburg	8 00
2569	28 "	James F. Lunan	Capitaine	Collingwood, Ont	Ste-Catherine	15 00
2570	29 "	Wm. E. Lockhart	"	Yarmouth, N.-E	Yarmouth	15 00
2571	29 "	Harry L. Innes	"	Sandwich, Ont	Ste-Catherine	15 00
	1899.					
2572	3 janv	J. W. Smith	"	Newdy-Quoddy	Halifax	15 00
2573	4 "	Wm. George Cox	"	Collingwood, Ont	Ste-Catherine	15 00
2574	14 "	George R. Wood	"	Port-Dalhousie, Ont.	"	15 00
2575	14 "	Paul Zellinsky	"	Victoria, C.-B.	Victoria	15 00
2576	14 "	Michael Goulding	"	"	"	15 00
2577	14 "	Wm. Mackenzie	"	Vancouver, C.-B.	"	15 00
2578	17 "	Wm. E. James	Permis d'agir comme capt., 1899.	Combermere, Ont.	Ottawa	5 00

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur ou sur les côtes, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1898.					$ c.
2579	14 janv...	John Martin	Capitaine...	Peterborough, Ont.......	Kingston.....	15 00
2580	17 〃 ..	H. D. A. Cameron	〃 ...	Lower-Montague, I. P.-E	Sydney	15 00
2581	17 〃 .	John McDonald............	〃 ...	Goderich, Ont	Ste-Catherine.	15 00
2582	14 〃 ..	Laurent Roy..............	〃 ...	Wenoway, Qué	Ottawa. . .	15 00
2583	23 〃 ..	Arthur D. Kelly......... ...	〃 ...	Prescott, Ont............	Kingston....	15 00
2584	24 〃 ..	James J. Tyson	Second......	Wiarton, Ont.	Ste-Catherine.	6 00
2585	24 〃 ..	Herbert N. McMaster	Capitaine...	Deseronto, Ont.........	Kingston.....	15 00
2586	24 〃 ..	Thos. H. Harding	Second......	Yarmouth, N.-E...... .	SaintJean. . ..	6 00
2587	27 〃 ..	Wm. Jas. Ferguson.	Capitaine..	Wiarton, Ont...........	Ste-Catherine.	15 00
2588	27 〃 ..	Francis B. Burke.	〃 ...	Penetanguishene, Ont..	〃 ..	15 00
2589	2 fév....	Wm. Vienen, jne..........	〃 ...	New-Westminster, C.-B.	N.-Westm'ster	15 00
2590	3 〃 ..	D. A. McKinnon........	〃 ...	Ste-Catherine, Ont.....	Ste-Catherine.	15 00
2591	4 〃 ..	John Fredk. Noël	〃 ...	Victoria, C.-B	Victoria......	15 00
2592	7 〃 ..	Andrew McDonald..........	〃 ...	Hantsport, N.-E....	Halifax......	15 00
2593	7 〃 ..	L. R. Maguire	Second.....	Mulgrave, N.-E.	Mulgrave.....	6 00
2594	7 〃 ..	W. J. Murdoch............	Capitaine...	Sherbrooke, N.-E.......	Halifax.......	15 00
2595	7 〃 ..	Charles Kane....	Second......	Halifax, N.-E...........	〃	6 00
2596	7 〃 ..	David R. Christopher.......	Capitaine...	Cap-Hopewell, N.-B....	Saint-Jean....	15 00
2597	16 〃 ..	Wm. Heater	〃 ...	Victoria, C.-B..........	Victoria ..	15 00
2598	16 〃 ..	Benjamin Axhorne	Second......	〃	〃	6 00
2599	16 〃 ..	Henry Parsons.............	Capitaine...	〃	〃	15 00
2600	16 〃 ..	Archd. Conrad.	〃 ...	Lunenburg, N.-E..	Lunenburg ...	15 00
2601	16 〃 ..	Frederick Wood	〃 ...	Wiarton, Ont......	Ste-Catherine.	15 00
2602	16 〃 ..	Wm. Sencabaugh...........	〃 ...	Georgetown, I. P.-E.....	Halifax...	15 00
2603	16 〃 ..	Jonas Johnson	〃 ..	New-Westminster, C.-B.	New-Westminster	15 00
2604	21 〃 ..	John Hodgson.............	〃 ...	Montréal, Qué	Ste-Catherine.	......
2605	22 〃 ..	R. W. Williams...........	〃 ...	Saint-Jean, N.-B..	Saint-Jean....	......
2606	24 〃 ..	Pierre Aussant	〃 ...	St-Joseph-de-Sorel, Qué..	Québec. ..	15 00
2607	24 〃 ..	David W. Spence...........	〃 ...	Southampton, Ont.....	Ste-Catherine.	15 00
2608	2 mars...	W. E. Parnell	〃 ...	Mill-Village, N.-E	Yarmouth	15 00
2609	3 〃 ..	Lars Carlgren..	Second......	Saint-Jean, N.-B..	Saint-Jean....	6 00
2610	3 〃 ..	Ludwig Anderson	Capitaine...	Vancouver, C.-B	Victoria	15 00
2611	3 〃 ..	George Heater	〃 ...	Victoria, C.-B.......	〃	15 00
2612	7 〃 ..	Donald McPherson	〃 ...	〃	〃	15 00
2613	7 〃 ..	Stephen Martin	〃 ...	〃	〃	15 00
2614	7 〃 ..	I. J. Sanburn.............	〃 ..	〃	〃	15 00
2615	7 〃 ..	Donald McLennan..........	Second......	Kaslo, C.-B.	〃	6 00
2616	7 〃 ..	H. R. Bilton.	〃	Victoria, C.-B..........	〃 ...	6 00
2617	7 〃 ..	Chas. I. Harris......	Capitaine...	〃	〃	15 00
2618	7 〃 ..	Geo. Wm. Matheson..	〃 ...	〃	〃	15 00
2619	7 〃 ..	John Macleod....	Second.....	Nelson, C.-B	〃	6 00
2620	9 〃 ..	Joseph Séguin.............	Capitaine...	Hudson-Heights, Qué...	Québec.......	15 00
2621	9 〃 ..	Albert E. Lewis....... ..	〃 ...	Bruce-Mines, Ont......	Ste-Catherine.	15 00
2622	9 〃 ..	Sol. Esrom Pride	〃 ...	Sherbrooke, N.-E.......	Halifax.......	15 00
2623	9 〃 ..	Harry S. Morris.	Second......	Advocate-Harbour N.-E.	Saint-Jean....	6 00
2624	14 〃 ..	Wm. E. Morris.............	Capitaine...	Canso, N.-E	Halifax..	15 00
2625	14 〃 ..	Hector Duval	〃 ...	Nicolet, Qué............	Québec.......	15 00
2626	16 〃 ..	Wm. F. Wasley............	〃 ...	Gravenhurst, Ont. ...	Ste-Catherine.	15 00
2627	16 〃 ..	Rémi Filteau..............	〃 ...	St-Antoine-de-Tilley,Qué	Québec.......	15 00
2628	16 〃 ..	Ferdinand Côté...........	〃 ..	〃 〃 ..	〃	15 00
2629	17 〃 ..	Donald MacAulay..........	〃 ...	Southampton, Ont.....	Ste-Catherine.	15 00
2630	20 〃 ..	Robert F. Geldert	〃 ...	Lunenburg, N.-E.. ...	Lunenburg.. .	15 00
2631	21 〃 ..	Reuben Chute..........	〃 ...	Hampton, N.-E.........	〃 ...	15 00
2632	22 〃 ..	Léon Prégent..............	Second......	Melocheville, Qué......	Kingston.....	6 00
2633	22 〃 ..	James E. Mann.....	〃	Toronto, Ont............	Ste-Catherine.	6 00
2634	22 〃 ..	Hugh Ross.................	Capitaine...	Port-Robinson, Ont. ...	〃 ..	15 00
2635	23 〃 ..	Martin B. Westhaven.... ...	〃 ...	Lunenburg, N.-E.......	Lunenburg....	15 00
2636	23 〃 ..	Geo. H. Selig.....	〃 ...	Anse-Vogler, N.-E.....	〃 ...	15 00
2637	23 〃 ..	Ammon H. Zink, ...	〃 ...	Lunenburg, N.-E...... ..	〃 ...	15 00
2638	23 〃 ..	John C. Walters..	〃 ...	〃	〃 ...	15 00
2639	24 〃 ..	Geo. F. Fortney....	〃 ...	Winnipeg, Man.........	Winnipeg.....	......
2640	29 〃 ..	Joseph Laforêt	〃 . .	St-Ignace, Qué..	Québec.......	15 00
2641	29 〃 ..	James Harrigan	〃 ...	Lunenburg, N.-E.. ..	Lunenburg....	15 00
2642	29 〃 ..	W. A. McCoffrey..........	〃 ...	Ottawa, Ont.........	Ottawa.......	15 00

Liste des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur ou sur les côtes, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1899.					$ c.
2643	29 mars	Alonzo D. Oakes	Capitaine	Bridgewater, N.-E.	Lunenburg	15 00
2644	5 avril	Joseph A. Smith	"	Lunenburg, N.-E.	"	15 00
2645	5 "	Harris V. Dexter	"	Brooklyn, N.-E.	"	15 00
2646	6 "	Octave Marceau	"	Québec	Québec	15 00
2647	6 "	Edward A. Dillon	Second	Main-à-Dieu, C.-B., N.-E	Sydney	6 00
2648	6 "	John J. Johnson	"	Rathburn, B. P., Ont	Ste-Catherine	6 00
2649	10 "	Freeman H. Lohnes	Capitaine	Lunenburg, N.-E.	Lunenburg	15 00
2650	12 "	Jas. Brown Foote	"	Owen-Sound, Ont.	Kingston	15 00
2651	12 "	John Bain Currie	"	Collingwood, Ont.	Ste-Catherine	15 00
2652	12 "	Arthur Lefebvre	"	Valleyfield, Qué.	"	15 00
2653	12 "	Benj. Garvie	"	Kemble, Ont	Kingston	15 00
2654	12 "	Alex. Gordon.	"	Sydney-Nord, C.-B., N.-E	Sydney	15 00
2655	12 "	Frem. Tourangeau	"	Buckingham, Qué.	Ottawa	15 00
2656	12 "	Joseph Gagné	"	Québec, Qué.	Québec	15 00
2657	12 "	Wm. E. B. Ferris	Second	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	6 00
2658	12 "	John C. Woods.	Capitaine	Windsor, Ont	Kingston	15 00
2659	12 "	Stanley Fisher	"	Port-Mouton, N.-E.	Halifax.	15 00
2660	12 "	Herbert Barker.	Second	Selkirk-Ouest, Man.	Winnipeg.	6 00
2661	19 "	Louis Laforest	Capitaine	Saint-Ignace, Qué.	Québec	15 00
2662	19 "	Wm. Kirby	Second	Nakusp, C.-B.	Victoria	6 00
2663	19 "	Allen Fralick	"	Kaslo, C.-B	"	6 00
2664	19 "	B. L. Johnson	"	Liverpool	"	6 00
2665	19 "	Wilson Smith	"	Bonaventure, Qué.	Halifax	6 00
2666	19 "	Wm. Mather	"	Ruthven, Ont.	Ste-Catherine	6 00
2667	19 "	Cornelius O'Connor	"	Midland, Ont.	"	6 00
2668	19 "	J. B. Peters	Capitaine	New-Westminster, C.-B.	N.-Westm'ster	15 00
2669	19 "	Peter J. Shaw	"	Lakeport, Ont.	Ste-Catherine.	15 00
2670	19 "	John Howe	"	Port-Dalhousie, Ont.	"	15 00
2671	19 "	Alex. Vance	"	Selkirk-Ouest, Man.	Winnipeg	......
2672	19 "	Wm. McMaster	"	Chatham-Station, N.-B.	Saint-Jean.	15 00
2673	22 "	Harry D. Ollard	"	Victoria, C.-B.	Victoria	15 00
2674	24 "	Sherman Gasson	Second	Plympton, N.-E.	Yarmouth	15 00
2675	24 "	Wilfred J. Kane	Capitaine	Kaslo. C.-B.	Victoria	15 00
2676	24 "	Robert Fenton	"	New-Westminster, C.-B.	N.-Westm'ster	15 00
2677	24 "	James Quinn	Second	Oakville, Ont.	Ste-Catherine.	6 00
2678	24 "	Chas. H. Hansen	Capitaine	Loggerville, N.-B.	New-Castle	15 00
2679	26 "	Jeremiah Downey	"	Portage-du-Rat, Ont.	Winnipeg	15 00
2680	26 "	Chas. Williston.	"	Douglastown, N.-B.	New-Castle	15 00
2681	26 "	Robert F. Lipsett	Second	Guysboro', N.-E.	Sydney	6 00
2682	26 "	Alex. McNab.	Capitaine	Owen-Sound, Ont.	Ste-Catherine.	15 00
2683	26 "	Thomas Runcinan	"	Dresden, Ont.	"	15 00
2684	26 "	Wm. Williams	"	Portage-du-Rat, Ont.	Winnipeg	15 00
2 85	27 "	Geo. S. Wilband	"	Vancouver, C.-B.	N.-Westm'ster	15 00
2686	27 "	B. H. Morehouse	Second	Sandy-Cove, N.-E	Saint-Jean	6 00
2687	1er mai	W. H. Wenborne	Capitaine	Ile Wolfe, Ont.	Ste-Catherine.	15 00
2688	1er "	Joseph E. Goodwin, jne	"	Toronto, Ont.	"	15 00
2689	1er "	Joseph Couillard	"	Montebello, Qué	Ottawa	15 00
2690	3 "	F. R. Dale	"	Port-Stanley, Ont.	Ste-Catherine.	......
2691	4 "	J. B. Lacroix	"	Carillon, Qué	Ottawa	15 00
2692	4 "	W. H. Porter	Second	Fort-Erié, Ont	Ste-Catherine.	6 00
2693	4 "	John Gosse	Capitaine	Vancouver, C.-B.	Victoria	15 00
2694	4 "	David Bremner.	"	Victoria, C.-B	"	......
2695	10 "	John Marks	"	Toronto, Ont.	Ste-Catherine.	15 00
2696	4 "	A. J. Dickens	"	Chatham, N.-B.	Saint-Jean	15 00
2697	4 "	John Anderson	"	Pointe-de-l'Eglise, N.-B.	"	15 00
2698	6 "	Alfred Robinault	Second	Valleyfield, Qué	Valleyfield	6 00
2699	6 "	Wm. A. McPherson	Capitaine	Pictou-Landing, N.-E.	Halifax	5 00
2700	10 "	H. J. Davis	"	Portage-du-Rat, Ont	Winnipeg	......
2701	10 "	Peter McPhail	"	Sarnia, Ont	Ste-Catherine.	15 00
2702	10 "	Harkley Pierce	Second	"	"	6 00
2703	10 "	Emil Ramlose	"	Victoria West, C.-B.	Victoria	15 00
2704	10 "	J. R. Graner	Capitaine	Vancouver, C.-B	"	15 00
2705	10 "	Martin Stone	"	Victoria, C.-B.	"	15 00
2706	10 "	Wm. Watts	"	Harrison Hot Spring, C.-B	"	15 00
2707	15 "	Geo. F. Watts	"	Collingwood, Ont.	Kingston	15 00

Liste des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur ou sur les côtes, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1899.					$ c.
2708	15 mai. . .	F. A. Lewis.......... . . .	Capitaine. . .	Louisbourg, N.-E..... .	Sydney, C.-B.	15 00
2709	15 " . .	John McMann.............	" . . .	Millerton, N.-B...	New-Castle...	15 00
2710	16 " . .	Fred S. Inness....	" . . .	Liverpool, N.-E.........	Yarmouth....	15 00
2711	16 " . .	Jackson Croggins....	" . . .	Westport, N.-E.........	" ..	15 00
2712	16 " . .	Charley Johnson....... . . .	" . . .	Nanaïmo, C.-B...... ..	Victoria ...	15 00
2713	16 " . .	Frederick Hogan......	" . . .	New-Westminster, C.-B.	N.-Westm'ter.	15 00
2714	16 " . .	Hugh, Kelly	" . . .	Toronto, Ont..	Ste-Catherine.	15 00
2715	16 " .	Thos. Kimmitt............	" . . .	Ste-Catherine, Ont	"	15 00
2716	16 " . .	Peter McKinnon	" . . .	Glamnis, Ont	"	15 00
2717	16 " . .	Alexander McKinnon. . ..	" . . .	Tiverton, Ont...........	"	15 00
2718	16 " . .	Sidney Mowry	" . . .	Huntsville, Ont.........	"	15 00
2719	17 " . .	Donald McPhee.	Second......	Uptergrove, Ont.......	"	...
2720	17 " . .	Wm. J. Foote..............	"	Sutton-Ouest, Ont.......	Ste-Catherine.	6 00
2721	17 " . .	Chas. S. Boucher........ ..	Capitaine. . .	Chatham, N.-B..........	New-Castle...	15 00
2722	17 " . .	Michael P. Stillar.... ..	" . . .	Sturgeon-Falls, Ont. ..	Ottawa.......	15 00
2723	22 " . .	B. E. Rudderham..........	" . . .	Sydney-Nord, C.-B., N.-E	Sydney......	15 00
2724	26 " . .	Chas. G. Bacher.	" . .	Kaslo, C.-B......	Victoria	15 00
2725	27 " . .	J. A. Henderson...	" . . .	Lakeport, Ont..........	Ste-Catherine.	15 00
2726	26 " . .	Simon Kelly..........	" . . .	Fogmount, Ont.........	Ottawa.......	15 00
2727	29 " . .	Chas. F. Barkhouse.........	" . . .	Falmouth, N.-E...	Windsor	15 00
2728	31 " . .	Lemuel C. Creaser..........	" . . .	La Have en bas, N.-E.. .	Lunenburg ...	15 00
2729	31 " . .	James A. Ritchie....... ...	" . . .	Victoria, C.-B	Victoria	15 00
2730	14 juin. . .	James A. Young.... ...	Second......	Toronto, Ont.	Ste-Catherine.	6 00
2731	14 " . .	Edwin L. Hughes...........	Capitaine. . .	Saint-Jean, N.-B........	Saint-Jean...	15 00
2732	14 " . .	Nelson A. Smith.............	Second......	Cheverie, N.-E..........	"	6 00
2733	15 " . .	Samuel Coates..............	Capitaine. . .	Vancouver, C.-B........	Victoria	15 00
2734	15 " . .	Robert Simmons........... ...	Second......	Ile-du-Jardin, Ont.......	Kingston.....	6 00
2735	16 " . .	John Playter.......... ...	"	Babbean, B.P., Ont.....	"	6 00
2736	16 " . .	John McDonald.....	Capitaine. . .	Sydney-Nord, N.-E.	Sydney.......	15 00
2737	16 " . .	Wm. M. Thomas............	Second......	Port-Robinson, Ont......	Ste-Catherine.	6 00
2738	16 " . .	James P. Stephenson	"	Saint-André, Ont........	Kingston. ..	6 00
2739	16 " . .	Wm. W. Sadler...........	"	Lindsay, Ont..	"	6 00
2740	16 " . .	F. X. Laviolette....... .. .	" . . .	Saint-Ours, Qué..... ...	Québec. ..	6 00
2741	19 " . .	David Andrews.............	"	Windsor, Ont...........	Ste-Catherine.	6 00
2742	19 " . .	Henry Hebb................	Capitaine. . .	Lunenburg, N.-E.......	Lunenburg ...	15 00
2743	19 " . .	Louis Levesque.......... ..	" . . .	Chicoutimi, P.Q........	Québec.......	15 00
2744	19 " . .	Judson Ferris....	" . . .	Lincoln-Parish, Co. Sunbury, N.-B............	Saint-Jean....	15 00
2745	19 " . .	Thomas Sughrue.......	" . . .	D'Arcy, B. P., Ile Howe, Ont..............	Kingston.....	15 00
2746	22 " . .	L. M. Hatfield...............	Second......	Arcadia, N.-E..........	Yarmouth....	6 00
2747	22 " . .	Henry Milot..........	"	Roberval, Qué..........	Québec.	6 00
2748	22 " .	Wm. Shaw McPhee........	"	Westmond, Montréal....	"	6 00
2749	23 " . .	Archie S. Campbell.........	Capitaine. . .	Stewartville, Ont	Ottawa.......	15 00
2750	23 " . .	Neil Neilson..........	" . . .	Ile au Héron, Ristigouche, N.-B...........	Dalhousie.....	15 00
2751	26 " . .	Russell S. Ramsay....	" . . .	Malpèque, I. P.-E.....	Saint-Jean....	15 00
2752	27 " . .	George E. Gilley	" . . .	New-Westminster, C.-B	N.-Westm'ter.	15 00
2753	27 " . .	Wm. P. Cann...............	" . . .	Louisbourg, N.-E... ...	Sydney.......	15 00
2754	29 " . .	Malcolm McKechnie........	" . .	Baie-Providence, Ont.. . .	Ste-Catherine.	15 00

LISTE des certificats de capacités accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur ou sur les côtes, etc.—*Fin.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1898.					$ c.
3336	7 juillet..	Ernest W. Spencer........	Capitaine...	Victoria, C.-B	Victoria, C.-B.	8 00
3337	29 " ..	Thos. Hayden........... ...	"	Osborne, Co. Sh'lb'ne, N-E	Lunenb'g, N E	8 00
3338	19 août. ..	John Kean	Second.....	Kingston, Ont	Kingston, Ont	4 00
3339	18 oct.	John Tuttle.........	Capitaine. ..	"	" ..	8 00
	1899.					
3340	29 mars...	Geo. A. Huff	"	Alberni, C.-B....	Victoria, C.-B.	8 00
3341	6 avril...	Robt. Colwill..	" ...	Port-Hope, Ont	Ste-Catherine.	8 00
3342	19 " ..	Philip H. Poirier.	"	D'Escousse, C.-B., N.-E.	Pictou, N.-E..	8 00
3343	27 " ..	Burpee Tupper...	"	Ile Spencer, N.-E.	Parrsboro, N-E	8 00
3345	27 juin ...	J. E. Cornwall.............	" ...	Sombra, Ont...... . . .	Ste-Catherine	8 00

ANNEXE N° 49.

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des navires de mer britanniques, canadiens et étrangers, dans les eaux canadiennes, et aux navires de mer canadiens, dans d'autres eaux, pour les douze mois expirés le 30 juin 1899.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident. — Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1897.										$
— avril.	Agnès	30	Halifax, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	21 28	Cap-Breton à Halifax, N.-E.	A l'embouch. de Sheet Harbour, N.-E.	Brisé ses chaînes et a été entraînée en mer. Pas de nouvelles depuis.	....	Perte totale, 350 Cargaison, 200
1898.										
8 avril.	Alki	15	Américain	"	....	Pointe-Townsend à Seattle.	Chenal Seaforth, B.-C.	La mach. s'est détraquée.	....	Perte insignifiante.
8 sept.	Athlon	19	Windsor, N.-B	Barque, bois, à voiles.	1308	Dublin à New-York	Océan Atlantique	Abordée par un steamer, a été abandonnée.	....	Perte totale, montant de la perte non accusé.
12 mai	Admiral.	....	Québec	Bois, steamer.	408	Dalhousie, N.-B., à Gaspé, Qué.	En aval du phare de Lavaltrie, P.Q.	Erreur de la part du pilote en manœuvrant ses feux d'alignement.	....	Léger accident.
26 sept.	Arabia.	1	Hambourg	Goélette, fer, à vapeur.	2331	Hambourg	Cap-LaRoche, fleuve Saint-Laurent, Qué.	Echouée	....	Perte partielle, montant des avaries non accusé.
10 oct.	Alma.	17	Charlottetown I. P.-E.	Goélette, bois, à voiles.	....	Charlottetown à Sydney-Nord, N.-E.	Un demi-mille en aval de Beavers-Narrows, St. Peter's Inlet.	Vent violent et chenal étroit.	....	Perte part., 8,000
25 nov.	Anita	15	St-Jean, N. B.	"	45	Shulee, N.-E., à Barbabes, A.A.	6 milles S.-E. du phare de la Riv.-aux-Pommes, N.-E., Baie de Fundy.	Avariée pendant gros temps.	....	" 250
26 oct.	A. J	19	"	"	124	Parrsboro, N.-E., à Windsor, N.-E.	Au lar. Hantsford, E.-U	S'est remplie d'eau et a sombré.	....	Perte totale, 450
14 sept.	Albert	8	"	Barque, bois, à voiles.	531	Hillsboro, N.-B., à Preston, G.-B.	1 mille en aval de Preston Dock, Angleterre	Avariée dans un abordage	....	Perte part., 1,000
5 déc.	Alfaranta	23	Yarmouth, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	48	Mabou, N.-E., à Port-Hood, N.-E., à Margaree, N.-E.	Havre Margaree, N.-E.	Echouée par une gr. mer.	....	" 200 Cargaison, 50
16 oct.	Arngarda	....	Norvège	Barque, bois, à voiles.	936	Liverpool, Engleterre, à Campbellton, N.-B.	A 200 verges du phare de Miscou, golfe Saint-Laurent.	Aucuns dét. mentionnés.	....	Perte totale, montant de la perte non accusé.

27 nov.	Amiel Corkum . .	34	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	52 84	Mouillée dans le havre N.E., comté de Shelburne, N.-E.	Dans le havre N. E., comté de Shelburne, N.-E.	Brisé ses chaînes	. . . .	Perte totale, 900
— déc. .	Annie G	12	Yarmouth, N.-E.	" . .	99	Bridgetown, N.-E., à New-York.	Baie de Fundy.	Ce navire a été trouvé abandonné près de l'île à la Vase, couché sur le flanc et démâté.	2	
12 " . .	Aurora	. . . .	Américain	Barque, bois, à vapeur.	. . . . .	Duluth à Buffalo	Près de l'île au Bois-Blanc, Ont.	Détruite par le feu	. . . .	Perte partielle, 600 Cargaison, 90
27 nov. .	Agnes May.	. . . .	St-Jean, .-B.	Goélette, bois, à voiles.	91	Boston, Mass., à Musquash, N.-B.	Havre de Salem, Mass., E.-U.	Avariée lors de l'ouragan du 27 novembre 1898 . .	. . . .	Perte partielle, 100
5 déc. .	Amy D	15	Parrsboro', N.-E.	" . .	99	Yarmouth à Parisboro.	Cutler, Maine, E.-U . .	Echouée dans une tempête.	. . .	" 1,000
1899.										
4 janv.	Ava.	5½	" . .	" . .	99	Cuba à Mobile.	Ile de Sable, Alabama, E.-U.A.	Jetée à la côte	. . .	Perte totale, 4,000
1898.										
— fév. .	Albatros	16	St-Jean, N.-B.	Brigantin, bois, à voiles	399	Cardiff à Rio-Janeiro. .	Cardiff Roads.	Abordage causé par un fort coup de vent.	. . . .	Perte part., 2,250
1899.										
25 mars.	Athtle	6	Parrsboro', N.-E.	" . .	197	Pensacola, Floride, au Honduras anglais.	Honduras anglais . .	Echoué durant la brume.	. . .	" 1,500
10 janv.	Angola.	9	Windsor, N.-E	Barque, bois, à voiles.	’551	Cardiff à Cape-Town .	En mer.	De gros coups de vent ont causé des avaries graves	. . . .	Perte partielle, montant des avaries non accusé.
30 mai. .	Anna McGee	20	Québec	Steamer	47	Yarmouth	Gannet Rock Ledge, près du Cap-Foucher, E.-U.	Echoué	. . . .	Perte totale, 2,500
3 " .	Amorette	28	Charlottetown I.P.-E.	Goélette, bois, à voiles.	18	Saint-Pierre à Arichat.	Entrée roc. au Hareng au hav. Arichat, N.-E.	Echouée, le capit. a navigué trop près de la côte.	. . . .	" 200
7 fév.	Avalon.	11	Windsor, N.-E	" . .	116	St-Jean à New-York . .	Havre de Beverley, E.-U.A.	Chassée sur ses ancres dans une tempête.	. . . .	Perte part., 1,500
— mars.	Aldine	15	Yarmouth, N.-E.	Brigantin, bois, à voiles	344	Yarmouth à Buenos-Ayres.	Gulf stream, côte américaine.	Coup de vent et fortes mers.	. . . .	Perte partielle. Cargaison ; montant du dommage non accusé.
23 sept.	Athol	8	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	70	St-Jean, N.-B., à Advocate, N.-E.	Baie de Cumberland, N.-E.	Echouée.	. . . .	Perte partielle, 100
27 juin.	Abana	9	St-Jean, N.-B.	" . .	97	St-Jean, N.-B., à New-York.	Cape Ann, allant au S. O. par O. 5 M., Baie de Boston.	Avariée dans un abordage avec un autre navire.	. . . .	" 600
1898.										
3 juin.	Bertha Maud. . .	15	St-Jean, N.-B.	" . .	82	Saint-Jean, N.-B., à Salem, Mass.	Havre de Salem, Mass., E.-U.A.	A gagné le port de Salem faisant eau et a sombré.	. . . .	Partielle, 500 Cargaison, 100
20 sept.	Bessie A.	. . . .	New Maitland, N.-E.	" . .	96	Cheverie, N.-E., à Calais, Me.	Bassin de Minas, N.-E	Navire avarié dans un abordage.	. . . .	Perte partielle, 300

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des navires de mer britanniques, canadiens et étrangers, dans les eaux canadiennes, et aux navires de mer canadiens, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1898.										$
14 sept..	Bertha..........	13	Valparaiso....	Fer, bois, à voiles.	975	Moodyville à Valparaiso.	15 milles en dehors du Cap Flattery, océan Pacifique nord.	Accident causé par une forte brume.	...	Etendue des avaries non accusée.
13 " .	Buteshire	22	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, à voiles.	899	Buenos-Ayres, Barbades, à Ship Island, Mass.	Sur la batture au large de l'île Chandelem, 12 M., golfe du Mexique	Par suite d'un fort courant le navire a dévié de sa voie.	....	Perte totale, 5,000
27 " .	Blue Bell........	...	Sydney, C.-B., N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	25	Lac du Br.-d'Or, C.-B., à Sydney, C.-B.	Pte Aconi, C.-B., N.-E	Une bourrasque a été la cause de l'accident.	...	Perte totale.
27 " .	Balance.	...	Halifax, N.-E.	" ..	63	New-Campbelltown, Grand Bras-d'Or, à Pictou, N.-E.	3 milles à l'est du phare Pictou, rive du golfe, N.-E.	Les voiles du navire ont été perdues dans un coup de vent.	...	Perte totale, 300
16 " .	Barbara Boscowizt.	15	Victoria, C.-B.	" ..	239·20	Victoria, C.-B., à Kitkatha, riv. Skeea.	Browing Island, Kilkatle Inlet.	Echouée par suite d'erreur dans la navigation du navire.	....	"
12 oct..	Brisk	33	Lunenburg, N.-E.	" ..	33	Sydney-Nord, C.-B., à Terreneuve.	10 m. au large du phare Low Pt., C.-B., N.-E.	A sombré dans un abordage.	....	" 1,000
27 nov..	Berma	30	Dorchester, N.-B.	" ..	95	Joggins, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Riv. aux Pommes, baie Cumberland, N.-E..	Le nav. s'est rempli d'eau bourr. et a sombré	..	" 800
30 " .	Belle of the Bay.	23	Guysboro', N.-E.	" ..	20	Montague, I.P.-E., à Pictou, N.-E.	Près de Chance-Harbour, N.-E.	Accident causé par le brouillard.	....	Perte partielle, 200
29 " .	Blanche M. Thorbourn.	14	Shelburne, N.-E.	" ..	95·83	Louisbourg à Shelburne	Havre-Liverpool, N.-E.	A brisé ses chaînes pend. qu'il mouill. au port de Liverpool, dans un coup de v., et perdu en partie	....	" 2,000
1er fév..	Brenton	8	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	159	Havane, Cuba, à Pascagoula.	Ile Chandeleur, Miss., côte américaine.	Echouée........	....	Perte totale, 6,000
10 " .	Brazil	17	Windsor, N.-E	Barque, bois, à voiles.	344	Savannah à New-York.	25 milles à l'est de l'île du Feu, côte américaine	"	...	" 5,000
1899.										
9 fév..	Bahama	7	" ..	Goélette, bois, à voiles.	321	Surinan à New-York..	Atlantique Nord ...	Avariée par un coup de vent.	....	Perte part., 1,000
29 mars.	Bertha May.....	9	Yarmouth, N.-E.	Brigantin, bois, à voiles	319	Boston à Philadelphie.	Océan Atlantique ...	Gravement avariée dans un gros temps.	....	" 7,000

31 janv. au 10 fév.	Brazil	17	Windsor, N.-E.	Brigantin	344	Savannah LaMar, Jamaïque, à New-York.	Plusieurs centaines de verges de l'île Lory.	Echoué, gros temps	...	Totale. Mont. de la perte non rap.
25 mai.	Bessie Carson	20	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, voiles.	78	Parrsboro', N.-E., à St-George, N.-B.	Rivière Magaguadavie, N.-B.	Jetée à la côte	...	Perte partielle, 800
1898.										
15 juil.	Cunaxa	4 m.	Liverpool	Barque, fer, à vapeur.	2048	Garston à Chatham, N.-B.	Dans la rivière Miramichi, N.-B.	Abordage avec le steamer *Repton*.	...	Très légères avaries.
1897.										
9 déc.	Coban	16	Montréal, Qué.	Goélette, bois, à vapeur.	689	Sydney, C.-B., à Saint-Jean, Terreneuve.	Océan Atlantique.	Perdu son hélice	...	Perte partielle, 150
1898.										
1er juil.	Charles	19	Yarmouth, N.-E.	Navire, bois, à voiles	1456	St-Jean, N.-B., à Runcorn, Ang.	Près du cap Sable, île aux Phoques, Atl. N.	N'a pas fait bon guet	...	Perte totale, 9,000
27 juil.	Clifford C.	16	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	96	Boston, Mass., à Saint-Jean, N.-B.	Ile Thatcher, Atlantique N.	Faute de la navigation du navire.	...	Perte partielle, .00
16 mai.	Canada	30	Montréal, Qué.	Fer, vapeur	48	Montréal à Québec	Près de Sore, fleuve Saint-Laurent, Qué.	Abordage avec un autre nav. par une forte bour.	...	" 500
16 "	Caconna	13	"	Goélette, fer, à vapeur.	1451	Montréal, Qué., à Sydney, C.-B.	" "	Abordage	...	" 200
"	Castlemoor	6	South Shields.	Goélette, acier, à vapeur.	1846	North Shields, Queenstown, à Québec.	Rivière Matane, fleuve Saint-Laurent.	Dérangement de la boussole.	...	Perte partielle. Etendue des avaries non accusée.
1er juin	Compana	25	Québec	Goélette, fer, à vapeur.	1154	Pictou à Montréal	Pte. O. de la Gr. Anse, côte de Gaspé Qué.	Accident causé par une brume épaisse	...	" "
15 oct.	Captain	27	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à vapeur.	21	Etait mouillée à la Pte. de Rowan, Indiantown, St-Jean, N.-B.	Pointe Rowan, Indiantown, St.-Jean N.-B.	Faux côté parceque le navire était mal chargé.	...	Perte partielle, 250
11 "	Confederate	25	Charlottetown	Goélette, bois, à voile.	49	Anse à Kelly, C.-B., à Charlottetown.	Détroit de Northumberland.	A perdu son mât principal	...	Perte totale, 200 Cargaison, 108
27 "	Century	32	Jersey	Brigantin, bois, à voile.	181	Paspébiac à Grande-Rivière.	Anse Malbaie, comté de Gaspé, Qué.	Forte tempête	...	Perte totale, mont. de perte non acc.
27 nov.	Chieftain	24	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voile.	72	Saint-Jean, N.-B., à Alma, N.-B.	Pisarinco, comté Saint-Jean, N.-B.	Avarie lors du coup de vent du 27 nov. 1898.	...	Perte partielle, 150
29 "	City of Ainsworth	...	N'w-Westminster, C.-B.	Steamer, bois.	193	Nelson, C.-B.	Lac Kootenay, C.-B.	Voie d'eau	9	Perte totale. Mont. de perte inconnu.
29 "	Christian Moore.	17	Windsor, N-E.	Goélette, bois, à voile.	197	New-York, E.-U., à Yarmouth, N.-E.	Vineyard Haven, E.-U.	Fait naufrage lors du coup de vent du 27 nov. 1898.	...	Perte totale, 3,000
11 "	Camden	16	(Américain)	Barge, bois, à voille.	659	Cleveland, Québec, à New-York.	Environ 15 milles est de Gaspé, Qué.	Mauvais temps échoué.	...	Perte partielle, 800
27 "	Campion	32	Digby, N.-E.	Brigantin, bois, à voile.	99	Boston, Mass., à Salem, Mass.	Quoddy-ouest, N.-E.	A brisé ses chaîne et s'est échoué.	...	Perte totale, 1,100
29 avril.	Carlotta	16	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voile	210	New-York à la Floride	Sur le voyage de New-York à Fernandina, Flo.	Fort coup de vent	...	Perte partielle, 700
17 déc.	Cygnet	16	Parrsboro', N.-E.	"	77	Parrsboro' à Grand-Manan.	De Quaco, N.-B., baie de Fundy.	"	...	" 100
4 oct.	Clifford C.	16	St-Jean, N.-B.	"	97	Saint-Jean, N.-B., à Salem, Mass.	Ile Verte, Me., E.-U.	Jetée à la côte dans une brune épaisse	...	" 600
1899.										
4 mai	Charles E. Sear	22	(Américain)	Goélette, bois, à vapeur.	136	Lubec, Me., aux îles de la Madaleine.	White Sands, havre de Murray, I.P.-E.	Echouée et avariée par la glace	...	Perte partielle, 500 Cargaison, 500

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des navires de mer britanniques, canadiens et étrangers, dans les eaux canadiennes, et aux navires de mer canadiens, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vie.	Observations.
1898.		Ans								$
27 nov.	Carita.	...	Port-Medway, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	.....	Liverpool à Newburg.	Havre de Vineyard Haven, E.-U.	Gros temps et forte mer..	....	Perte totale, mont. pertes non accusé.
1899. 19 juin.	Crestline	18	Hawkesbury, N.-E	"	94·47	Sydney, N.-E., à Halifax, N.-E.	25 miles de Liscomb, N.-E.	Une voie d'eau s'est déclarée et le bateau a coulé.	....	Perte totale, 1,000
27 nov.	Canaria..	6	Windsor, N.-E	"	242	Sainte-Lucie, I.O. A., à Saint-Jean, N.-B.	Havre de Vineyard Haven, E.-U.	Avar. par la temp. Le nav était à l'ancre dans le havre Vineyard Haven.	....	Perte partiel., 3,000
1898. 23 juin.	Deerhill	23	St-Jean, N.-B.	"	341	Buenos-Ayres	San Nicholas, rivière La Plata, République Argentine.	Echouée	....	" 450
4 sept.	Darpa	21	"	Brick, bois, à voiles.	324	Alma, N.-B., à Sydney, C.-B.	Atlantique-nord	Gros temps	....	" 5,000
27 nov.	Druid	16	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	97	St.-Jean, N.-B., à St.-Martin, N.-B., à Alma, A Co., N.-B.	Pisarinco, comté de Saint-Jean, N.-B.	Echouée dans le coup de vent du 27 novembre 1898.	....	Perte totale, 300
12 déc.	Dear Hill	7	"	"	341	Saint-Jean, N.-B., à Santos, Brésil.	Abandonnée, lat. 35 42, long. 52 49, Atlantique-nord.	Très gros temps et fortes mers.	....	Perte totale, 15,000 Cargaison, 4,250
27 nov.	Delta	6	Windsor, N-E.	"	287	New-York à Cheverie.	Vineyard Haven, E.-U. A.	Avar. par coup de vent du 27 nov. 1898, ayant été abordée par un navire.	....	Perte partiel., 1,500
1899. 11 fév.	Delight	5	Charlotteto'n, I.P.-E.	"	109	Saint-Jean, Terreneuve à Pernambouc.	En mer	Fortes mers et temps rude; le navire a été abandonné quand on n'a pu le gouverner.	...	Perte partiel., montant des avaries non accusé.
13 sept.	Delta	45	Halifax, N.-E.	Barque, fer, à vapeur.	541·71	Saint-Jean Terreneuve, à Sydney, C.-B.	Marine Head, baie Ste.-Marie, Terreneuve.	Jetée au riv. d. temps de brume et p. fort coup vent	....	Perte totale; mont. pertes non accusé.
19 juin.	Danube	30	Victoria, C.-B	Goélette, fer, à vapeur.	28	Victoria, C.-B. à Skagway.	...	Echouée	....	Perte part., 20,000
1898. 4 avril.	Ettie	11	St-Jean, N.-B.	Goélette, fer, à voiles.	117	Saint-Jean à New-Haven.	Au large du phare Highland, Cap Cod, Atlantique-nord.	Gros temps	....	" 150 Cargaison, 600

16 sept..	Express..	6	Lancaster, Aug	Goélette, acier à vapeur.	298	Halifax à Barrington à Yarmouth.	Ile du Bon-Portage, N.-E.	Echouée....	...	Perte totale, 80,000
4 " .	Evolution......	9	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	173	Liverpool à Saint-Jean, N.-B.	Océan Atlantique.	Gros temps............	....	" partielle, 1,200 Cargaison, 200
— nov..	Earl of Aberdeen	4	" ..	" ..	416	New-York à Halifax, N.-E.	East River, havre de New-York, côté américain.	Abordage	...	Perte partielle, 300
27 " ..	Ellen	28	Halifax, N.-E.	" ..	32	Pictou à Margaree.	Havre de Port-Hood, côté de l'île, C.-B., N.E	Jetée à la côte p. tempête.	....	Perte partielle, étendue des avaries non accusée.
27 " ..	Evelyn..........	24	St-Jean, N.-B.	" ..	70	Boston, Mass., à St-Jean, N.-B.	Havre de Salem, Mass., E.-U.	Chassée s. ses ancres par coup de vent du 27 cour.	....	Perte partielle, 200
27 " ..	E. Mayfield. ...	N'ef	Parrsboro', N.-E.	" ..	75	Rockland, Mé.	Près George's Head, côté américain.	Jetée à la côte p. le coup de vent du 27 nov. 1898.	..	" 1,000
20 " ..	E. Raymond ..	....	Yarmouth, N.-E.	" ..	97	Port-Gilbert, N.-E., à Ralsport, Me.	Côte du Maine........	Echouée	....	Perte totale, 1,500
6 déc..	Ellen	28	Halifax, N.-E.	" ..	32	Pictou à Margaree.	Havre de Margaree.	Fort courant et rude mer..................	....	" 200
9 nov..	Edw'd A. Horton	28	Digby, N.-E..	" ..	67	Digby à pêcheries.	Pointe nord de l'île aux Eglantiers, B. Fundy.	Echouée.........	....	" 2,000
1899. 7 janv.	Ella May	10	Parrsboro', N.-E.	" ..	96	Parrsboro' à Grand-Manan.	Havre au Castorai e de Fundy.	Chassée sur ses ancres et perdue entièrement dans un coup de vent	....	" 2,500 Cargaison, 300
14 " .	Edith N. McInnis	6	Américain	" ..	62	Gloucester à Shelburne.	Près du phare de l'île du Cap Sable.	A été jetée sur l'île par un fort coup de vent...	....	Perte partielle, étendue des avaries non accusée.
29 mars.	E. Mayfield.....	1	Parrsboro', N.-E.	" ..	75	Parrsboro' à Annapolis.	Côté est de Digby Gut, N.-E.	Jetée à la côte p. cp de vent	.. .	P'rte parti'lle 1,080
— janv.	Ernest de Cost...	9	Halifax, N.-E.	" ..	107	Aruba, I.O.H., aux Barbades.	Boca Chica, Saint-Domingue.	Voie d'eau........	....	Perte totale, montant de la perte non accusé.
1898. 27 nov..	Estella R..	14	St-Jean, N.-B.	" ..	49	St-Jean à Frédéricton	Rivière St-Jean, Greenwich, en haut, N.-B.	Echoué dur. la forte tempête du 27 nov. 1898...	....	Perte totale, 400
1899. 8 sept.	Eva Stewart. ...	18	Parrsboro', N.-E.	" ..	98	Yarmouth, N.-E., à Parrsboro'.	Bulls Bluff, Chenal de Minas.	Jetée à la côte dans un temps de brume... . .	....	Perte partielle, 100
1898. 20 sept.	Fanny Young...	14	Port-Hawkesbury, N.-E..	" ..	85	Boston à Halifax.	Côtes de la N.-Ecosse..	Echouée............ ..	....	" 300
24 mai.	Florence........	14	Québec.	Remorq., bois, à vapeur.	113	Montréal à Sorel à Québec.	Trois-Rivières, fleuve Saint-Laurent.	Erreur de jugement de la part du pilote.........	. ..	" 200
27 nov..	Free Trade.. . .	3	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	77	Boston, E.-U., à Wolfville, N.-E.	Côte américaine.	Avariée, accident causé par le fort coup de vent du 27 nov. 1898........	....	" 300
1899. 6 janv..	Florence Abbott.	22	Sydney, C.-B..	" ..	98	Sydney à Halifax	Extrémité ouest de l'île Madme.	Echouée...	....	Perte totale, 1,000
1898. 27 nov..	Florence R. Hewson.	6	Parrsboro', N.-E.	" ..	289	New-York à Halifax.	Au large de l'île du Cap Sable, N.-E.	Accident causé par fort coup de vent....	2	P'rte parti'lle 1,200

TABLEAU des naufrages et accidents rapportés comme étant arrivés à des navires canadiens et autres naviguant dans les eaux intérieurs du Canada, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident. — Cause de l'accident.	Pertes de vie.	Observations.
1899.		ans								$
15 sept.	Galaka	10	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	98·20	Lunenburg, N.-E., à Burin, Terreneuve à Lunenburg, N.-E.	Main-à-Dieu, sud île Scattarie, C.B., N.-E.	Un très fort courant		Perte totale, 3,000 Cargaison, 3,500
15 oct.	G. Walter Scott.	15	Parrsboro', N.-E.	"	75	Parrsboro', N.-E., à la Baie de l'Ouest N.-E.	West Bay Beach, N.-E.	Forte bourrasque		Perte partielle, 115
— oct.	Glenlivert	15	"	Goélette, fer, à vapeur	1,008	"	"	Abordage avec une barque dans l'obscurité.		Légères avaries.
19 mai.	Garner	7	New-Carlisle, Qué.	Goélette, bois, à voiles.	140	Gaspé à l'Anse du Cap	Cap-Désespoir, golfe St-Laurent.			Perte totale, 5,000
27 nov.	Greta	9	St-Jean, N.-B.	"	123	St-Jean, N.-B., à New-Haven, E.-U.	Baie Huntington, Long Island, N.Y.	Echouée dans l'ouragan du 27 novembre 1898		" 4,000 Cargaison, 1,015
2 jan.	Glad Tidings	6	Lunenburg, N.-E.	"	99·47	Lunenburg à l'île du Turc.	Côté nord, gulf stream, océan Atlantique.	Est devenue ingouvernable dans un rude temps et s'est perdue entièrement.		Perte totale, 4,000 Cargaison, 300
1898.										
21 déc.	Garfield White	9	Parrsboro', N.-E.	"	99	Riv.-aux-Pommes, St-Jean.	Rivière-aux-Pommes, N.-E.	Echouée		P'rte parti'lle 2,000
1899.										
15 fév.	Galatea	17	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, à voiles.	1122	Ile du Turc à Boston	Gulf stream	Couchée sur le flanc par le mauvais temps.		Perte totale, 15,000 Cargaison, 3,000
1er "	Greenwood	7¼	Victoria, C.-B	Bois, steamer.	89·77	Au mouillage		Brûlé		Perte totale.
1898.										
27 nov.	Georgia E.	5	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	89	Bristol, R.I., à St-Jean, N.-B.	Vineyard Haven, Mass.	A été abordée durant la bourrasque du 27 novembre 1898		Perte partielle, 500
1899.										
29 mars.	Gleaner	19	Parrsboro', N.-E.	"	96	Parrsboro' à St-Jean	A 4 miles de l'île Haute, baie de Fundy, N.-B.	Voie d'eau et a sombré soudainement		Perte totale, 1,000 Cargaison, 291
17 mai.	Geo. L. Colwell.	17	(Américain)	Goélette, bois, steamer.	371	Québec à New-York.	Près du phare de Richibouctou, N.-B.	Temps rude		Perte partielle, 250
13 jan.	G. H. Perry	8	Yarmouth, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	99	Saint-Jean à Boston, Mass.	Sheldrake Rock p. Bass Harbour, Maine, E.-U	A l'ancre et a été jetée sur les rochers par le vent		" 900

6 fév...	Greetlands	16	Québec.	Goélette, fer, à vapeur.	703	Cuba à Boston, Mass..	Près de Long Island, E.-U.	Avariée par les grosses mers.	....	Perte totale, étendue des avaries on accusé	
24 juil.. 1898.	Greville.........	12	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	57	Port-William à St-Jean, N.-B.	Rivière Port-William, N.-E.	Emportée sous le pont et démâtée.	....	Perte part.,	300
27 nov.. 1889.	Grandee.......	26	Sydney, N.-E.	" ..	1265	Chatham, N.-B., à Louisbourg, C.-B.	Près du havre Summerside, I. P.-E.	Violent coup de vent et tempête de neige épaisse.	....	"	7,000
7 sept..	Gasper Embree..	18	Chatham, N-B.	" ..	95	Chatham, N.-B., à Baie-Glacée.	Embouchure de la rivière Flat, I. P.-E.	Accident causé par l'erreur du capitai·e.	....	"	200
.... 1898.	Garronce........	29	Liverpool, Ang	Fer, steamer...	2485	Liverpool, Ang., à Victoria, C.-B.	Burrard-Inlet, C.-B. ..	Dérangem. des machines qui n'ont pas fonctionné aux signaux du capit.	....	Cargaison, Dommage insignifiant.	200
15 oct...	Helena M.	6	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	55	Parrsboro', N.-E., à West-Bay.	Baie-Ouest, Bassin de Minas, N.-E.	Fort coup de vent.......	....	Perte part.,	100
17 " ..	Howard...	9	Lunenburg, N.-E.	Goélette fer, à voiles.	118·80	LaHave, St-Jean, à Boston.	Winthrop-Head, Mass., E.-U. A.	Mal jugé l'effet de la marée.	....	"	2,000
27 nov..	Henry Nickerson	27	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	70	Sackville, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Au large du Cap Spencer, Baie Fundy, N-B.	Prise dans le coup de vent du 27 nov. 1898.	....	"	350
26 déc..	Hydra....	33	Charlottetown I. P.-E.	" .	67	Charlottetown, I. P.-E., à Baie-Glacée, C.-B.	Près de la jetée de Baie-Glacée, C.-B., N.-E.	Jetée sur le récif Mackenzie par le vent et la marée.	....	" Cargaison,	500 1,150
— oct .. 1899.	Hattie May......	8	Halifax, N.-E.	" .	149	Halifax à New-York..	Au large de New-York.	Chavirée dans un ouragan	...	Perte totale,	2,000
— mai.. 1898.	Hiram Lowell. ..	7	(Américain)...	" ..	95	Gloucester, de pêche..	Baie-Plaisante, I.M. .	Echouée....	....	Perte part., montant du dommage non accusé.	
22 nov..	Irma...... .	9	Britannique...	" ..	233	Halifax, N.-E....	Havre d'Halifax, N.-E.	"	.. .	Totale, montant non accusé.	
22 sept.	Joseph Hay.	34	New-York, E.-U. A.	" ..	165	Hillsboro', A Co., N.-B., à New-York.	Cape Enragé, baie de Chigneeto, Baie de Fundy.	Le mauvais temps a été cause de l'accident.	....	Perte part.,	300
20 août..	Jos. C. Morgan..	32	Shelburne	" ..	36·57	Lockeport, N.-E., à Liverpool, N.-E.	Black-Rock, La Have, N.-E.	Brume épaisse	....	Perte totale,	500
17 oct ..	J. W. Durant ..	8	Parrsboro', N.-E.	" ..	124	New-York à Wolfville, N.-E.	Rivière Wolfville, N-E.	Le navire a couru sur ses ancres au quai par suite d'un mauv. mouillage.	....	Perte part.,	1,500
9 " ..	James Barber. ..	11	St-Jean, N.-B.	" ..	80	St-Jean, N.-B., à Rockport, Me.	A l'ouest du phare Quoddy, Me., Atlantiq	Abordage	....	"	450
25 sept..	J. N. Fault.	31	Halifax, N.-E.	" ..	68	Port-George à Rockland.	Rocher du Petit Manan, Me.	Echouée...............	....	Perte totale.	
12 nov..	John T. Cullinan.	26	St-Jean, N.-B.	" .	98	St-Martin, N.-B., à Boston, Mass.	Tynemouth Creek Bar, St-Martin, N.-B.	"	....	Perte part.,	800
— déc..	John B. Dolliver.	21	Port-Medway, N.-E.	" ..	35·01	Halifax à Louisbourg.	Près de l'île Ronde, C.-B.	Le navire à l'ancre a brisé ses chaînes et s'est perdu entièrement.	....	Perte totale,	500
21 fév ..	John D. Payson..	....	Yarmouth, N.-E.	....	..	....	Navire échoué près de la côte du Maine.	....	...	Perte totale.	

TABLEAU des naufrages et accidents rapportés comme étant arrivés à des navires canadiens et autres naviguant dans les eaux intérieures du Canada, etc.—*Suite*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vie.	Observations.
1899.		ans.								$
29 jan..	Jersey Lily.. ...	13	Shelburne, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	96·43	Lockeport, N.-E., à Halifax, N.-E.	A 20 milles de l'île Scatarie, N.-E.	A sombré dans un gros temps.		Perte totale, 2,800
1898.										
20 jan..	Josaphine. ..	10	(Américain)...	Steamer	617	Buffalo, E.-U., à Shelburne, N.-E.	Port de Yarmouth N-E.	Donné sur rochers..	....	Perte totale, 34,000
11 sept..	J. V. Troop.	20	St-Jean, N.-B.	Navire, bois, à voiles.	1295	Bulan, Ile Philippine à Liverpool.	Ile Banco, mer de Chine	Coup de vent et eau peu profonde.	..	Perte part., montant du dommage non accusé.
1899.										
11 juin..	Juventa	23	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	32	Whitehead, N.-E., à Halifax.	A 7 milles du phare de Liscombe.	A frappé un objet subm. ce qui a occas. voie d'eau	....	Perte totale, 400
15 juil..	L. C. Haley... .	7	Yarmouth, N.-E.	" ..	43	Halifax à Yarmouth ..	Côte de la Nouvelle-Ecosse, Canada.	Echouée	....	" 1,000
8 avril.	Loanda	19	Windsor, N-E.	" ..	1447	Cardiff à Hong-Kong..	....	Suppose qu'elle a frappé une épave submergée.	....	Perte part., 1,500
25 août..	L. M. Smith....	15	" ..	Brigantin, bois, à voilet.	379	Miragoane à New-York	White-Cay, Bahamas.	Jeté à la côte.......	....	Perte totale, 9,000
20 juin..	Livonian........	..	Glasgow . ..	Goélette, acier, à vapeur.	2635	Londres à Montréal à Londres.	Récif de l'île Rouge, fleuve St-Laurent.	Echouée, brume.......	....	Perte part., montant du dommage non accusé.
....	Lobelia	....	Hartepool-ouest.	Goélette, fer, à vapeur.	1,913	New-Castle à Montréal	Golfe Saint-Laurent, Canada.	A sombré...............	..	Perte insignifiante.
1er oct.	Lakota	2	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	124	Black-River, Jamaïque à City-Point.	Golfe du Mexique.....	Suppose qu'elle a chaviré.	6	Perte totale, 6,000
27 nov..	Levuka	5	" ..	" ..	76	Parrsboro' à Perry, Maine, E.-U.	Anse Gleason, rivière Perry, Maine, E.-U.	A couru sur ses ancres, a été jetée à la côte au fort vent du 27 nov. 1898.	....	" 2,500
7 " ..	Lena Maud......	5	St-Jean, N.-B.	" ..	98	St-Jean, N.-B., à Boston, Mass.	Gréement des hauts perdu près de Portland, Atlantique-nord.	Le gros temps a emporté son gréement des hauts et causé d'autres avaries	....	Perte part., 125
11 " ..	Lima...... ...	27	(Russe).......	Brigantin, bois, à voiles.	970	Prenant une cargaison de madriers à b. Verte	Récif de la baie Verte.	Engagé sur un récif.... .	...	Perte part., 2,000

27 déc..	Leonard B ...	7	Parrsboro, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	121	New-York à Wolfville, N.-E.	Vineyard Haven, E U.	Abordage	....	Perte partiel., 1,200
12 "	Laurence	....	(Britannique).	" ..	65	Sydney, N.-E., à Charlottetown, I.P.-E.	Cap-George, N.-E.....	Jetée à la côte...	....	Perte totale, montant de la perte non accusé.
1899.										
14 jan..	Leader.........	3	Lunenburg ...	" ..	97·45	Lunenburg à Placentia Bay, Terreneuve.	On supp. qu'il était près du h. au Castor, N.-E	On supp. qu'elle a chaviré dans un ouragan ou s'est trouvé pr. dans les récifs	7	Perte totale, 4,000 Cargaison, 2,000
10 mai..	Lady Speedwell..	17	Halifax, N.-E.	" ..	56·61	Pictou, N.-E., à Chatham, N.-B.	1½ mille du phare du Cap-Jourimain.	Echouée, brume épaisse.	...	Perte totale, 1,000
28 juil.	Lizzie M.......	22	" ..	" ..	37	Halifax à Canso.....	....	S'est r. d'eau et a sombré.	....	Perte totale, montant de la perte non accusé.
1897.										
19 oct...	Marie Sarah.....	....	Quebec	....	......	....	Rivière-du-Loup, fleuve Saint-Laurent.	....	....	Perte totale, montant de la perte non accusé.
1898.										
6 août..	Melinda	16	Parrsboro, N.-E.	Goélette, bois, à voiles	88	Parrsboro à Yarmouth.	Cap Ste-Marie, N.-E..	Echouée	...	Perte partiel., 600
1898.										
19 sept..	Maggie Smith...	18	Lunenburg, N.-E.	" .	82·59	Pictou, N.-E., à Sydney, C.-B.	Au large du havre au Bouche, N.-E.	Echouée......	....	Perte partielle.
1898.										
30 sept..	Manauence......	23	Liverpool, Ang.	Goélette, fer, à vapeur.	1672	Vancouver à Wrangle.	Wrangle Narrows, Alaska.	Accident causé par une forte marée.	....	Perte partiel., montant de la perte non accusé.
8 juill..	Milwaukee	$1\frac{5}{12}$	" ..	Goélette, acier, à vapeur....	4755	Londres à Montréal à Londres.	Rapid. Richelieu, fleuve Saint-Laurent, Qué..	Eau basse....	...	Perte partiel., montant des dommages non accusé.
— oct...	M. E. Jackson .	....	Sydney, N.-E.	A voile.	.. ..	Sydney à Chatham....	Grève de Bouctouche..	Echouée............ ...	....	Perte totale, 1,600
23 nov..	Mistletoe...... .	23	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, à voile.. ...	787	New-York à Ship Island.	Barbades	Echouée..........	....	Perte totale. 8,000
— fév..	May Flower. ..	8	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, à vapeur ...	2·99	Lockeport...........	Côte sud des E.-U	Echouée...............	...	Perte tolale, 700 Cargaison, 20
— déc ..	Margaret J......	$\frac{4}{12}$	Halifax, N.-E.	Goélette, bois, à voile.	56	Sydney, C.-B., à Wine-Harbour.	Ile Wedge.......... .	....	....	Perte totale, 1,800
....	Mariner	.. .	(Américain)...	" ..	78	A la pêche...........	Ile au Sable...	....	....	Perte totale, montant de la perte non accusé.
1899.										
13 mai..	Matilda Hopewell	39	Sydney, N.-E.	" .	89	Sydney à Halifax.....	Rocher Noir, entrée du Grd Bras-d'Or, N.-E.	Echouée, brume épaisse et forte marée.	4	Perte totale, 1,000
16 fév...	Mary P.........	15	Charlottetown I.P.-E.	" ..	144	Barbades	Mer des Antilles......	A frappé un récif, prod. une voie d'eau considérable. Nav. abandonné.	...	Perte totale, montant de la perte non accusé.

TABLEAU des naufrages et accidenés rapportés comme étant arrivés à des navires canadiens et autres naviguant dans les eaux intérieures du Canada, etc.—*Suite.*

Date de l'accident	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1899.		Age								$
11 fév.	Melbourne	6	Yarmouth, N.-E.	Goélette, bois, à voile	170	Macoris à New-York	Atlantique-nord	Forts coups de vent	...	Perte partielle, 100
18 "	Myrtle Purdy	15	St-Jean, N.-B.	"	85	Riv. Herbert à Parrsboro, N.-E.	Emb. de la riv. Aulac, baie Cumberland.	Le vent est tombé et le navire s'e t trouvé pris sur la côte et s'est rempli d'eau.	....	Perte partielle, 200
1898.										
16 sept.	Nevada	4	Lunenburg, N.-E.	"	135	Lunenburg à Lunenburg à Ponce, P-Rico.	Océan Atlantique-nord.	A sombré	....	Perte totale, 5,000
8 mai	Nyanza	7½	"	"	116·13	Lunenburg aux îles de la Madeleine.	A 2 milles au sud l'île de l'Entrée, îles la Madeleine, golf. St-Laur.	A frappé la glace et a sombre.	....	Perte totale, 5,000 Cargaison, 3,000
17 août	Newburgh	10	Windsor, N.-E.	"	505	New-York à Windsor, N.-E.	Côté nord de l'île aux Eglanti's baie Fundy	Jetée à la côte	....	Perte partiel., 2,700
27 nov.	Nellie Doc	31	St-Jean, N.-B.	"	110	Harvey, N.-B., à New-York.	Côté est de Vineyard-Haven, Mass.	Echouée lors du fort coup de vent du 27 nov. 1898.	....	Perte totale, 2,000 Cargaison 800
12 "	Norka	2	Lunenburg, N.-E.	"	153·71	Lunenburg à Ponce, Porto-Rico.	A 140 milles au S.E. des Bermudes, Atlan.-N.	Voie d'eau	....	Perte partielle, 147
27 "	Narcissus	15	"	"	98·93	Boston à Shelburne	En mer.	A sombré	....	Perte totale, 4,000 Cargaison, 3,000
1899. 19 juill.	Nancy Anna	39	Parrsboro', N.-E.	"	35	Riv. Diligente, N.-E., à West-Bay, N.-E.	Pointe de Salter, rivière Diligent, Minas Gut, N.-E.	Echouée sur les rochers à l'emb. de la riv. et par la suite poussée au large.	....	Perte partiel., 1,700
22 sept.	Oliver Eldridge	28	Gloucester, E.-U.	"	48	Gloucester, E.-U., à Louisbourg, N.-E., à Gloucester, E.-U.	Ile de Saint-Pierre, N.-E.	....	...	Perte totale, 2,000
30 nov.	Olivette	21	St-Jean, N.-B.	Steamer en bois.	201	Vaisseau laissé pour réparations à Saint-Jean, N.-B.	Hilyard's Blocks, St-Jean, N.-B., extrémité nord.	Feu	...	Perte totale, 7,700
1899. 7 jan.	Orion	14	Charlottetown I.P.-E.	Goélette, bois, à voile	77·72	Saint-Pierre à Souris, I.P.-E.	Sur la batture dans le p. de Louisbourg, N.-E.	Echouée	....	Perte totale, montant de la perte non accusé.

" 3	Orion....	10	" ..	" ..	77·72	" " ..	Côte du Cap-Breton, phare de Louisbourg, N.-E.	Echouée; grande vergue brisée.	....	Perte totale, 1,000 Cargaison, 75
1898. 27 nov..	Pefetta	8	Windsor, N-E.	" ..	124	Saint-Jean, N.-B., à Bridgeport.	Vineyard Sound, E.-U	Abordage durant coup de vent du 27 nov. 1898.	....	Perte partielle, 500
16 déc. .	Parisian	....	Lunenburg, N.-E.	" ..	107	Sydney à Halifax......	A 300 verges du phare de White-Head.	Echouée	2	Perte totale montant de la perte non accusé.
27 sept..	Pioneer	19	Victoria. C.-B.	" .	66	Victoria, C.-B	Pacifique-nord.	On n'a pas eu de nouvelles de ce navire depuis qu'il a fait voile.	...	Perte totale, 6,000 Cargaison, 4,600
1899. 1er fév .	Pefetta..........	9	Windsor, N-E.	" ..	135	New-York à St-Jean ..	Récif du Petit-Manan, Maine, à environ un demi-mille du phare.	Echouée...............	....	Perte totale, 3,000 Cargaison, 1,000
1898. 16 déc. .	Parisian	16	Lunenburg, N.-E.	" ..	107	Louisbourg, C.-B., à Halifax, N.-E.	Whitehead, N.-E......	"	2	Perte totale, montant de la perte non accusé.
1899. 8 fév ..	Potance.........	4½	Liverpool, N.E	" ..	231	St-Jean, Terreneuve, à Pernambouc.	Atlantique-nord... ...	Avariée dans un ouragan.	....	Perte partiel., étendue avaries non accusée.
5 mai. .	Persia	12½	Windsor, N-E.	Brigantin, bois, à voiles	578	Antigua, I.O., à New-York.	Atlantique-nord, lat. 24° 30′, long. 70° 20′.	Frappé par une trombe..	....	"
25 sept..	Prince Rupert...	5	London.......	Goélette, acier, à vapeur.	620	Phare de Digby à la baie de Fundy.	. ...	A frappé un tronc d'arbre submergé, emport. une aube et causant avaries.	....	Perte partiel., 1,000
24 avril.	Prince Rupert..	5	" . ..	" ..	620	Saint-Jean, N.-B., à Digby, N.-B.	Près du phare de Digby, baie de Fundy.	A frappé un tronc d'arbre submergé.	....	" 9,000
12 " .	Pioneer	23	Arichat, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	32	Navire mis en hivernage.	Pinette Harbour, I.P-E	De grands morceaux de glace ont entravé le navire, qui a définitivement sombré.	...	Perte totale, 300
1898. 15 juill..	Repton	4	London .. .	Brigant., acier, à vapeur.	1852	Shields à Fleetwood...	Dans la rivière Miramichi, N.-B.	Abordage avec le steamer *Cunaxa*.	....	Perte partielle, 500
4 " ..	R. L. T.........	....	Lunenburg, N.-E.	....	......	Boston à Savannah....	....	Sombré dans l'abordage avec le str *Chemski*.		
8 sept..	Rossland . ..	1	Vancouver, C.-B.	Bois, à vapeur.	531·50	Arrowhead, C.-B., à Roleson, C.-B., à Arrowhead, C.-B.	Lac de l'Arc, en bas, C.-B.	Abordage.......... . .	....	Avaries légères.
27 nov. .	Rebecca W	17	Windsor, N-E.	Goélette, bois, à voiles.	115	Shulee, N.-E., aux Barbades, I.O.A.	6 milles au S.E. du phare de la riv. aux Pommes, N.-E., baie de Fundy.	Gros temps	...	Perte partielle, 250
27 " ..	Rondo	16	St-Jean, N.-B.	" ..	123	St-Jean, N.-B., à Fall-River, Mass.	Vineyard Haven, Mass., E.-U.	Abord. causé par coup de vent du 27 nov. 1898...	...	Perte totale, 1,500 Cargaison, 13,850
26 " ..	Robert Ewing.. .	6	Parrsboro', N.-E.	Brigantin, bois, à voiles.	422	New-York, E.-U., à Halifax, N.-E.	Vineyard Sound, E.-U.	Chassé sur ses ancres lors coup vent 27 nov. 1898	....	Perte partielle, 500
27 " ..	Renfrew.........	....	Halifax, N.-E.	....	41·99	....	Hart's Island, Canso, N.-E.	. ...	....	Perte totale, montant de la perte non accusé.

TABLEAU des naufrages et accidents rapportés comme étant arrivés à des navires canadiens et autres naviguant dans les eaux intérieures du Canada, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1899.		Age								$
8 mars	Roy	13	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	90	Saint-Jean, N.-B., à Boston, Mass.	Près de l'île Thatcher, Atlantique-nord	Fort coup de vent	....	Perte totale, 1,000 Cargaison, 1,145
1898.										
— mars.	R. Carson	11	"	"	99	Chargeant à St.-Jean, Boston.	Creek de Gardner, St-Jean.	Echouée	...	Perte partielle 2,000 Cargaison, 420
1899.										
25 janv.	Ramona	9	Charlottetown I.P.-E.	Brigan., bois.	404	Savannah à Queenstown, Ire.	En mer	Rude temps	....	Perte part., montant de la perte non accusé.
21 mars.	R. Marrow	16	Maitland, N-E	Barque, bois, à voiles.	1156	Pensacola, Floride, à Buenos-Ayres.	Rivière La Plata, A.-S.	Echouée sur la batture Ortez.	...	Perte part., étendue des avaries non accusée.
7 sept.	Rewena	17	Truro, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	38	Minasville à West-Bay, Parrsboro'.	Rivière Minasville, bassin de Minas, N.-E.	Avariée à l'embouchure de la rivière Minasvile, en frap. un train de bois.	....	Perte partielle, 100
1898.										
— juin.	Shenandoah	6	Annapolis, N.-E.	"	198	New-York	Baie Chesapeake, E.-U.	Brûlée	...	Perte tot., mont. de la perte non acc.
10 août.	Stadacona	13	Parrsboro', N.-E.	Brig'ntin, bois, à voiles.	1011	Philadelphie au Cap	Océan Atlantique	Fort coup de vent	....	Perte partielle, 200
4 sept	Stella Maud	7	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	98	Hartford à Saint-Jean, N.-B.	Pointe-Jude, Rhode-Island.	Brume épaisse	...	" 125
10 "	Spring Bird	29	Halifax, N.-E.	"	92	Pugwash, N.-E., à Margaree, N.-E.	Havre de Margaree, N.-E.	Rude temps	....	Perte totale, 200
17 oct.	Sunshine	....	Windsor, N-E.	Goélette	86	Louisbourg, N.-E., à Wolfville, N.-E.	A ½ mille du phare de Baccaro, N.-E.	Echouée	...	Perte totale, montant de la perte non accusé.
24 août.	Silver Cloud	18	Digby, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	45	Saint-Jean, N.-B., à Digby, N.-E.	Ile aux Perdrix, baie de Fundy.	Abordage, brume épaisse.	....	Perte partielle, 400 Cargaison, 1,000
2 oct.	Syanara	14	Bridgetown, Barbades.	"	299	Savannah à Saint-Jean, N.-B.	Station de la quarantaine, Savannah rivière Géorgie, E.-U.	Jetée à la côte par un ouragan.	....	Perte partiel., 3,000

27 nov...	Spinaway	23	Britannique...	Brigan., bois, à voiles.	325	....	Pacifique-nord.......	Voie d'eau, forte tempête	....	Perte partielle, étendue des avaries non accusée.
14 "	Sabrian.........	15	St-Jean, N.-B	Goél., bois, à voiles.	111	Sydney-Nord à Windsor, N.-E.	Ile Spencer, N.-E.....	Avariée dans un abordage causé par un fort cou.	....	Perte partielle, 600
....	Stikine Chief ...	3 m.	Vancouver, C.-B.	Bois, à vapeur.	.....	Vancouver à Saint-Michaels.	Cours de l'Alaska, Pacifique-nord.	Les chaînes du remorqueur se sont brisées.	....	Perte totale, montant de la perte non accusé.
9 déc...	Saxon	7	St-Jean, N.-B	Goél., bois, à voiles.	119	Wallace, N.-E., à Boston, E.-U.	Ile Verte, près de l'île du Cap-Sable.	A manqué à virer en cherchant à entrer dans le port de Clark et a été jetée à la côte avant qu'on ait pu jeter l'ancre.	....	Perte totale, 3,000
"	Sarah E. Ells....	...	" ..	" ..	19	Hall's Harbour	Rv.-aux-Pommes, N.-E	Les câbles ont cassé et la goélette s'est échouée.	....	Perte partielle, étendue des avaries non accusée.
27 nov...	Success	...	Halifax, N.-E.	" ..	21	Halifax, N.-E........	Hav. de Halifax, N.-E.	Gros temps et tempête de neige épaisse.	2	Perte totale, 500
25 "	Salina......	12	Parrsboro', N.-E.	Barque, bois, à voiles.	296	Philadelphie à Sague, Cuba.	Entrée de Sagua, Cuba.	Accident causé par l'enlèvement de bouées qui n'ont pas été remplacées	....	Perte partielle, 500
7 déc...	Surprise	14	" ..	Goél., bois, à voiles.	60	Parrsboro', N.-E., à Hillsboro', N.-B.	Rivière Parrsboro', milieu bassin de Minas, N.-E.	Echouée.......	....	" 600 Cargaison, 90
27 nov...	Seraphine........	10	Digby, N.-E..	" ..	120	Clements Port, N.-E., à Boston, E.-U.	Havre de Boston Mass., E.-U.		.. .	Perte totale, 500
"	Scottish King ...	2	Londres, Ang.	Steamer, acier.	498	Anvers à Boston.......	Anse aux Loups-marins, Terreneuve.	Echouée.....	....	Serieux accident, on suppose que la goé. s'est perdue comp.
1899.										
2 jan...	Sabrina.........	15	St-Jean, N.-B.	Goél., bois, à voiles.	111	Cheverie à Weymouth.	Côté est de l'île du Pêcheur, côte des Etats-Unis (Maine).	"	....	Perte totale, 2,500 Cargaison, 360
15 fév...	Susan Annie	23	Parrsboro,' N.-E.	" ..	79	North-Head à Parrsboro,' N.-E.	Au large de l'île Haute, baie de Fundy, N.-E.	Prise dans la glace .. .	....	Perte partielle, 100
29 mai..	Sam Slick.......	1	Windsor, N.-E	" ..	90	St-Jean à l'île Spencer, Parrsboro', N.-E	Au large de l'île Spencer, baie de Fundy.	"	....	" 150
4 mai..	Silver Spray.....	2	Parrsboro,' N.-E.	" ..	9	West Bay à des ports en bas de la baie.	Au large de l'île Haute, baie de Fundy.	Chavirée dans une bour.	....	" 100
14 fév...	Severn..........	15	Windsor, N.-E	" ..	446	Sabane la Mar à New-York.	Entrée de la Havane, Cuba.	Pas assez de place.......	....	" étendue des avaries non accusée.
2 "	Siddartha.......	19	Sackville, N.-B	Barque, bois, à voiles.	438	Jacksonville, Floride, à Liverpool.	En mer..............	Le mauvais temps et la mer ont occasionné une voie d'eau.	....	Perte totale, le montant de la perte n'est pas donné.
28 mai..	Samoa	10	Lunenburg, N.-E.	Goél., bois, à voiles.	89·50	Lunenburg à Georgetown.	Côte du comté de Guysboro', N.-E.	Forte marée et gros vent.	....	Perte totale, 2,000 Cargaison, 1,300
30 juil...	Sea Nymph	34	Halifax, N.-E.	" ..	41·46	Sydney-Nord à Saint-Pierre.	3 mls. au lar. de la Pte Basse, c. du C.-Br., N.-E	Voie d'eau, a sombré.	....	Perte totale, 700 Cargaison, 180

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des navires de mer britanniques, canadiens et étrangers, dans les eaux canadiennes, etc.—*Su te.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1898.		Ans								$
21 mars.	Springwood	2	Shelburne, N.-E.	Goél., bois, à	98	Boston, E.-U. d'A., à Lockeport, N.-E.	Batt. du milieu infér. port de Boston, E.-U	Echouée et voie d'eau.	....	Perte partielle, étendue des avaries non accusée.
15 sept..	Sarah F	13	Parrsboro', N.-E.	" ..	89	Parrsboro', N.-E., à l'Ile aux Phoques, N.-E.	Au large de l'île Verte, Yarmouth, N.-E.	Voie d'eau, a sombré.	....	Perte totale, 1,200
18 "	Sebago	14	Portland, Me.	" ..	254	Hillsboro', N.-B., à Newark, N.-J., E.-U.	Près du phare Musquash, b. de F., N.-B	Abordage, a été abordé par un autre navire, le *Vineyard*, par suite de négligence de la part du *Vineyard*.	....	Perte partielle de la cargaison, 450
8 "	S. G. Irwin	....	Arichat, N.-E.	" ..	98	Louisbourg à Yarmouth	Côte sud, N.-E.	Voie d'eau, a sombré.	....	Perte totale, 500
4 "	Sea Bird	31	St-Jean, N.-B.	" ..	80	St-Jean, N.-B., Rockland, Me.	Côte du Ma., E.-U. d'A	Abordée par le *Marie Delphine.*	....	Perte partielle, 200
1898.										
13 juil..	Treasurer	14	Parrsboro', N.-E.	Navire, bois, à voiles.	1386	Ioilo à New York ...	Au large de l'océan Atlantique.	Forte marée et coup de vent.	....	" 3,000
9 oct...	Temperance Bell.	28	St-Jean, N.-B.	Goél., bois, à voiles.	91	Boston à St-Jean.......	Phare Quoddy, Atlantique-nord.	Abordage.	....	" 200
.. nov..	Turrent Chief....	2	Newcastle ...	Steamer, acier.	1192	Québec	Fleuve Saint-Laurent, près de Québec.	Echoué.	...	Perte insignifiante.
27 "	Tay	11	St-Jean, N.-B.	Goél., bois, à voiles.	125	Saint-Jean, N.-B., à New-York.	Vineyard Haven, Mass., E.-U. d'A.	Avariée par un abordage durant la tempête du 27 novembre 1898.	....	Perte part., 1,000 Cargaison, 125
21 avril.	Tees	6	Victoria, C.-B.	Goél., acier, à vapeur.	6	Victoria à Skagway, Alaska.	Baie McLaughlin, C.-B	Echouée	....	Perte partielle, montant du tonnage non accusé.
1899. 24 mars.	Tees	6	" ..	Goél., fer, à vapeur.	569	" ..	Chenal Seaforth, C.-B.	Echouée sur les roches par suite d'une erreur de la p. du sc. en don. des or.	....	Perte part., 2,500

6 fév ..	Theodore H. Rand	21	Parrsboro', N.-E.	Navire, bois, à voiles.	1198	Mobile au Hâvre, France.	En mer, océan Atlantique.	Frappé par de fortes mers		" 5,000
19 juill.	True	35	Sackville, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	61	Parrsboro', N.-E., à Hopewell, N.-B.	Au large du Cap Fendu, Minas-Gut, Baie de Fundy.	Ouragan........	....	" 100
1898.										
14 juin .	Unanima	30	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, à voiles.	747	New-York à Pernambouc.	Gulfstream....	Fort coup de vent.. ...	....	" 700 Cargaison, 100
16 oct ..	Uranos..........	25	Norway	Brick, bois, à voiles.	474	Porsgrund à Garston old Docks.	Ile Alright, Iles de la Madeleine.	Brume et courant......	....	Perte totale, 8,000
24 avril.	Ulunda	13	Halifax, N.-E.	Goélette, fer, à vapeur.	1096	Halifax, N.-E., à St-Jean, Terreneuve.	Port de Halifax, N.-E.	Echouée........... ..	....	Perte partielle, montant du dommage non accusé.
19 fév ..	Venture.... ..	10	Victoria, C.-B.	Goélette, bois, à voiles.	48	Victoria, C.-B., aux pêcheries de phoques.	Ile Vancouver, C.-B...	Chassée sur ses ancres et échouée.	....	Perte partielle, 1,000
nov ..	Vado	9	St-Jean, N.-B.	" " ..	99	Boston, Mass., à Bangor, E.-U.	Ile du Cap Chum, Me.	Echouée....	....	Perte totale, 3,000
27 " ..	Vera B. Roberts.	neuf	Parrsboro', N.-E.	" " ..	124	Prenant un chargement au quai Pereaux, N-E	Prenant un chargement au quai Pereaux, N-E	Avariée dans un coup de vent.	....	Perte partielle, 159
14 déc. .	Vamoose.... ...	7	St-Jean, N.-B.	" " ..	349	Sydney, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Embouchure du détroit de Long-Island, E.-U. d'A	Erreur dans la navigation du navire.	....	Perre totale, 1,500 Cargaison, 1,487
23 juin .	Victorian	neuf	Victoria, C.-B.	Bois, à vapeur.	716	Victoria à St-Michaels, Alaska.	Hot-Springs Bay, 117 de Wrangle.	Echouée	...	Perte partielle, 600
....	Vinton..	8	Weymouth, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	94	....	Baie de Fundy.	....	6	Perte totale, montant de la perte non accusé.
– nov ..	Vanilla	15	Lunenburg, N.-E.	" " ..	96	Yarmouth à Louisbourg	En mer..............	A sombré lors du coup de vent du 27 nov. 1898.	4	Perte totale, montant de la perte non accusé.
9 août .	Wellman Hall...	6	Parrsboro', N.-E.	" " ..	136	New-York à Terreneuve.	Port de New-York....	Abordage avec un remorqueur que l'on remorq.	...	Perte partielle, 800
27 sept .	Walter Miller...	8	St-Jean, N.-B.	" " ..	124	New-York, E.-U., à St-Jean, N.-B.	A 30 milles de Monhagan, Me, E.-U.	Fort coup de vent... .	....	" 250
2 nov ..	Westmeath......	3	Sunderland...	Goélette, acier, à vapeur.	4,485	Hambourg à Montréal.	Atlantique-nord, abandonnée.	Fort coup de vent......	1	Perte totale.
5 déc. .	Wm. H. Stevens.	....	Américain....	Propulseur, bois, à vap.	...	Duluth à Buffalo.. ...	Près de l'île du Bois-Blanc, Ont.	Avarié dans une forte tempête de neige.	....	Perte partielle, 200
1899.										
2 janv .	Willie D	2	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	98	Parrsboro', N.-E., à Calais, Me.	Rivage de la baie de Fundy.	Jetée à la côte....	....	Perte totale, montant de la perte non accusé.
1er juill.	Wendell Burpee.	10	St-Jean, N.-B.	" " ..	99	Frédéricton, N.-B., à Salem, Mass.	Ile aux Perdrix, port de Saint-Jean, N.-B.	Abordage......	....	Perte partielle, 800
1898.										
22 sept .	Zina, M.........	18	Parrsboro', N.-E.	" " ..	70	Parrsboro', N.-E......	Récif de l'île, Ile de la Meule.	Fort coup de vent.... .	1	Perte partiel., 2,500 Cargaison, 400

TABLEAU des naufrages et accidents rapportés comme étant arrivés à des navires canadiens et autres naviguant dans les eaux intérieures du Canada, durant les douze mois terminés le 30 juin 1899.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1898.		Ans								$
22 oct	Hector	3	Montréal, Q	Barge	539	Kingston, Ont., à Charlotte à Kingston, Ont.	Près de l'île de Nicholson, lac Ontario, sur la côte du Prince-Edouard.	Jetée à la côte par le vent	....	Perte partielle, 2,000
17 sept	J. H. Jones	10	Goderich, Ont	Propulseur, bois, à vap.	98	Wiarton	Dans le haut de la baie Georgienne, sur le lac Huron.	Abordage avec le steamer *Pacific.*	....	Perte partielle, étendue des avaries non accusée.
22 oct	James A. Walker	11	Kingston, Ont	Steamer, bois	98	Kingston, Ont., à Charlotte à Kingston, Ont.	A 100 verges de l'île de Nicholson, lac Ontario.	Sombré	...	Perte totale, montant de la perte non accusé.
22 "	Kildonan	10	Montréal, Qué	Barge	499	" "	Près de l'île de Nicholson, lac Ontario.	Jetée à la côte	....	Perte partielle, 2,000
1899.										
— sept	Lisgar	17	Ste-Catherine, Ont.	Bois, navire à voiles.	384	Buffalo à Depot-Harbour, baie Georgienne	A 65 milles au nord de Goderich, lac Huron.	Nature de l'accident non mentionnée.	5	Etendue de la perte non mentionnée.
9 août	Ontario	...	Sarnia, Ont	Steamer	....	Sarnia à Népigon	Pointe est de l'île Bataille, lac Supérieur.	" "	...	Perte totale, 7,000
1898.										
17 sept	Pacific	15	Owen - Sound, Ont.	Bois, à vapeur.	624	Collingwood au Saut-Sainte-Marie.	Dans le haut de la baie Georgien., lac Huron	Abordage avec le steamer *J. H. Jones.*	....	Perte partielle, 50
3 nov	Pacific	15	"	Goélette, bois, à vapeur.	624	" "	Quai du ch. de fer G.T., Collingwood, Ont.	Détruite par le feu	....	Perte totale, 30,000
1899.										
15 nov	Princess Louise	20	Kington, Ont.	Bois, à vapeur.	94	Kingston à Saint-Jean à Lacolle.	Au quai de Lacolle, P.Q	Feu	...	" 3,500
1898.										
27 oct	P. C. Minch	...	Chicago, E.-U.	Steamer, bois	....	....	Baie Tecumseh, Cove-Island.	Jeté à la côte par un coup de vent.	..	Perte totale, montant de la perte non accusé.
1899.										
— oct	Red River	17	Winnipeg, M.	Bois, à vapeur.	113·20	Selkirk	Petite île de George, lac Winnipeg.	...	....	Perte partielle, 10,000

1898. 13 nov.	Sophy	3	Kingston. Ont.	Steamer, bois..	17·50	Au mouillage pour l'hiver dans le port de Kingston.	Au mouillage pour l'hiver dans le port de Kingston.	Feu....................	... Perte totale, 5,500
1899. 26 août.	S. L. Tilley.....	18	Ste-Catherine, Ont.	A vapeur.	769	Kingston, Ont., à Cleveland, Ohio.	A 9 milles de Fairport, lac Erié.	"	.... " 46,000 Cargaison, 200
5 " ..	Tramp	4	Peterboro, Ont	Steamer, bois..	1·70	A l'ancre.............	Débarcadère de McCracken, lac Story, Ont.	"	... Perte totale, 500



